SAMURAI

La inolvidable saga del más grande de los pilotos de caza que produjo japón: el legendario "ángel de la muerte".

Los pilotos de caza del mundo entero, desde los de la Luftwaffe hasta los de la Real Fuerza aérea británica, todos pronunciaban su nombre con admiración. Saburo Sakai, el as del aire japonés, cuya inimitable pericia y salvaje valentía, hicieron de él el indisputado nuestro del combate aéreo,

SAMURAI es el impresionante relato de un héroe que sobrevivió a más de doscientos combates en el aire, que derribó cantidades de aviones del adversario y que jamás debió enfrentar la tragedia personal.

Es ésta una historia verdadera, increíble, pero también llena de emoción, de gloria, de derrota, y de victoria final. Todo ello narrado por el hombre que la supo vivir.

ISBN 950-15-0163-9

JAVIER VERGARA EDITOR
Barcelona/Buenos Aires/México/Santiago de Chile

SAMURAI

SABURO SAKAI

Versión de Javier Vergara Editor
Corregida y pasada a OCR
por eLPuSHeR
X - 2008

Título original
Samurai

Edición original
Bantam

Traducción
Floreal Mazía

© 1957 by Martin Caidin

© 1983 Javier Vergara Editor S.A.
San Martín 969-Buenos Aires-Argentina

ISBN 950-15-0163-9

Impreso en la Argentina/Printed in Argentine
Depositado de acuerdo a la Ley 11.723

Esta edición se terminó de imprimir en la
COMPAÑÍA IMPRESORA ARGENTINA S.A.
Alsina 2049-Buenos Aires-Argentina
en el mes de marzo de 1983.

Este libro está dedicado a todos los pilotos de caza con quienes combatí, y a aquellos contra quienes combatí, y que jamás regresarán a su hogar.

AGRADECIMIENTOS

Los autores deseamos expresar nuestro reconocimiento hacia todas las personas e instituciones sin cuya ayuda este libro no habría sido posible. Debemos nuestra gratitud especial al ex capitán de aviación naval Masahisa Saito; al general de división Minoru Genda, de la Fuerza Aérea Japonesa; al coronel Maratake Okumiya, del G-2 del Estado Mayor Conjunto Japonés; al coronel Tadashi Nakajima, de la Fuerza Aérea Japonesa; al comandante Shoji Matsumara, de la Fuerza Aérea Japonesa; a todos los ex pilotos y oficiales de la fuerza aeronaval japonesa de tiempos de la guerra que ofrecieron detalles sobre sus servicios de combate aéreo; queremos agradecer en especial a Otto v. St. Whitelock, cuya colaboración en la lectura ha sido siempre valiosa; a Sally Botsford, quien trabajó muchas largas horas para pasar a máquina el manuscrito final; al comandante William J. McGinty, al capitán James Sunderman y al comandante Gordon Furbish, de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, quienes siempre prestaron su colaboración y nos proveyeron de documentación histórica y de otras formas de ayuda.

PREFACIO

Saburo Sakai se convirtió en una leyenda viviente en Japón, durante la segunda guerra mundial. En todas partes las pilotos hablaban con respeto de sus increíbles hazañas en el aire.

Sakai disfrutó de una singular y muy grande reputación entre los pilotos de caza. De entre todos los ases de Japón, Saburo Sakai, es el único piloto que no perdió a un hombre de ala en combate. Éste es un asombroso desempeño para un hombre que participó en más de doscientos combates aéreos, y explica la feroz competencia, que a veces rayaba en la violencia física, entre los otros pilotos que aspiraban a volar en posiciones de ala de él.

Sus equipos de mantenimiento lo adoraban. Ser un mecánico asignado al caza Zero de Sakai era considerado el mis alto honor. Entre los hombres de los servicios terrestres se decía que en sus doscientas misiones de combate, la destreza de Sakai fue tal, que jamás desbordó un punto de aterrizaje, nunca volcó o estrelló su avión, incluso después de haber sufrido fuertes daños, heridas personales, o en circunstancias de vuelo nocturno.

Saburo Sakai sufrió desastrosas heridas e intensos padecimientos durante los combales aéreos sobre Guadalcanal, en agosto de 1942. Sus esfuerzos por regresar, en un caza averiado, a Rabaul, con heridas paralizantes en la pierna y el brazo izquierdos, ciego

para siempre del ojo derecho, y temporalmente del izquierdo, con trozos de metal clavados en la espalda y el pecho, y con los pesados fragmentos de dos balas de ametralladora de calibre 50 incrustados en el cráneo, son una de las más grandes epopeyas del aire, una hazaña que, en mi opinión, llegará a ser legendaria entre los pilotos.

Estas heridas eran más que suficientes para terminar los días de combate de cualquier hombre. Pregúntesele a cualquier piloto de caza veterano sobre las tremendas dificultades que debe enfrentar un aviador de combate con un solo ojo, En especial cuando tiene que regresar a la liza de la batalla en un caza Zero repentinamente anticuado, contra los Hellcat nuevos y superiores,

Después de largos meses de sufrimiento físico y mental, durante los cuales desesperó de volver a su primer amor, el aire, Sakai entró de nuevo en combate, No sólo reafirmó su capacidad como piloto, sino que abatió otros cuatro aviones enemigos, llevando su puntaje total a sesenta y cuatro aparatos derribados y confirmados.

Sin duda el lector se asombrará al enterarse de que Saburo Sakai jamás recibió un reconocimiento de su gobierno en forma de medallas o condecoraciones. Los japoneses desconocían la concesión de medallas u otros reconocimientos. Estos sólo se ofrecían después de la muerte. Mientras los ases de otras naciones, incluida la nuestra, eran cubiertos de hileras de coloridas medallas y cintas, otorgadas con grandes ceremonias, Saburo Sakai y sus compañeros volaban repetidas veces en combate sin conocer nunca la satisfacción de semejante premio.

La historia de Saburo Sakai proporciona por primera vez una visión íntima del "otro lado". He aquí las emociones al desnudo de un hombre, un ex enemigo, para que las vea nuestro mundo. Sakai representa a una clase de japoneses de los cuales conocemos muy poco en Norteamérica, y a quienes entendemos menos aún. Son los célebres Samurai, los guerreros profesionales que dedicaron su vida al servicio de su país. El de ellos era un mundo aparte, incluso para su propio pueblo. Ahora, por primera vez, usted podrá conocer los pensamientos, compartir las emociones y los sentimientos de los hombres que fueron la punta de lanza de Japón en el aire.

Al escribir este libro tuve la oportunidad de hablar con muchos

de mis amigos que pilotaban nuestros aviones de caza en el Pacífico durante la segunda guerra mundial. Ni uno solo de ellos conoció nunca a los pilotos de caza japoneses contra quienes se enfrentaron, como algo más que una entidad desconocida. Nunca pudieron pensar en los pilotos de caza japoneses como en otros seres humanos. Para ellos fueron personas remotas y ajenas.

Lo mismo que nuestros pilotos de caza para hombres como Sakai.

¡SAMURAI! hará mucho para ubicar en una nueva perspectiva la guerra aérea del Pacífico. Los esfuerzos de propaganda de nuestro país en la época de la guerra deformaron la imagen del piloto japonés hasta convertirla en la caricatura irreconocible de un hombre que vuela a los tropezones, que tiene mala vista y que sólo se mantiene en el aire por la gracia de Dios.

En muchas ocasiones, demasiadas, esta actitud fue fatal, Saburo Sakai era un hombre tan dotado en el aire como los mejores pilotos de cualquier nación; se cuenta entre los más grandes de todos los tiempos. Sesenta y cuatro aviones cayeron ante sus armas; el tributo, a no ser por sus graves heridas, habría podido ser mucho mayor.

La conducta y la valentía de nuestros hombres durante las pruebas de la segunda guerra mundial no necesitan disculpas. También nosotros tuvimos nuestra cuota de grandes y mediocres. Pero muchas de nuestras victorias "documentadas" en el aire son conquistas sólo en el papel.

Un ejemplo de ello es la célebre historia del capitán Colin P. Kelly (h). El lector encontrará no poco interés en la versión de Sakai sobre la muerte de Kelly, el 10 de diciembre de 1941, que aparece en estas páginas. El relato de su muerte -de que atacó y hundió al acorazado Haruna, de que se abrió paso combatiendo a través de hordas de cazas enemigos, de que realizó una picada suicida sobre un acorazado japonés y recibió la Medalla de Honor del Congreso- es erróneo; ello se debe a las inexactitudes de las observaciones durante el combate y al apasionado deseo del pueblo norteamericano, después de Pearl Harbor, de encontrar un "héroe".

En el momento del presunto combate contra el Haruna, este barco se hallaba al otro lado del mar de la China meridional, dedicado al apoyo de la campaña en Malasia. En ese entonces, no había

acorazados en las Filipinas. La nave de guerra que Kelly atacó, pero a la cual no dañó, según Sakai y los pilotos que aseguraban la protección aérea del barco, era un crucero liviano de la clase Nagara, de 4.000 toneladas. El ataque de Kelly había terminado, y su avión huía del lugar, antes que el enemigo descubriese siquiera su presencia. No efectuó una zambullida suicida, sino una pasada de bombardeo desde 6.600 metros, y más tarde fue derribado -por Saburo Sakai- cerca del aeródromo Clark, en las Filipinas. A Kelly se le concedió, no la Medalla de Honor del Congreso, sino la Cruz de Servicios Distinguidos.

Resulta irónico, y un flaco favor a la memoria de ese magnífico oficial joven, que Colin Kelly no sea recordado por el verdadero acto de valor que es el legado de su hijo. Kelly y su copiloto permanecieron ante los mandos de su bombardero envuelto en llamas, para que la tripulación pudiera abandonarlo y sobrevivir. Ese fue su sacrificio.

Para obtener los detalles y la historia de Saburo Sakai, Fred **Saito** pasó todos los fines de semana, durante casi un año, con Sakai, hurgando en el pasado combatiente del más grande as viviente de Japón. Inmediatamente después de la guerra, en cuanto la situación lo permitió, Sakai preparó voluminosas anotaciones sobre sus experiencias. Esas notas, más los miles de preguntas formuladas por Saito, un experto y capaz corresponsal de Associated Press, recrearon la historia más personal de Sakai.

Saito estudió después los millares de páginas de los registros oficiales de la ex Armada Imperial Japonesa. Recorrió las islas de Japón para entrevistar a decenas de pilotos y oficiales sobrevivientes, y para corroborar los relatos ofrecidos por esos hombres. Todas las jerarquías fueron consultadas, desde los enganchados de las cuadrillas de mantenimiento hasta los generales y almirantes, para producir este registro auténtico. En verdad, varias de las acciones de combate de Sakai han sido omitidas, sencillamente porque el examen de los registros oficiales japoneses y/o norteamericanos no produjo documentación suficiente.

Resultó de especial importancia el libro de bitácora particular del ex capitán de aviación naval Masahisa Saito. El capitán Saito, quien comandó el ala de cazas de Sakai en Lae, llevó detalladas anotaciones durante su servicio de combate en ese sector. Como se trata de un diario personal que no fue sometido al Cuartel General Imperial, Fred Saito y yo lo consideramos el más valioso documento de la guerra aérea del Pacífico.

Es un defecto humano que en ocasiones los oficiales militares no informen al cuartel general de retaguardia todas las dificultades que encuentran en su comando de la línea del frente. Esto fue particularmente así en el sistema militar de la armada japonesa. El diario personal del capitán Saito, por ejemplo, da una lista detallada de la cantidad exacta de aviones japoneses que regresaron o no pudieron regresar de sus salidas casi cotidianas en el sólo de guerra de Nueva Guinea. A veces el libro de bitácora choca con las abrumadoras afirmaciones de victorias de nuestros pilotos. El capitán Saito sobrevivió *a* la guerra, y las largas entrevistas con él resultaron valiosos para este libro.

El ex comandante de aviación naval Tadashi Nakajima -que asi se le conocerá en este libro- es hoy coronel de la nueva Fuerza Aérea de Japón. Muchas horas se trabajó junto al coronel Nakajima para desarrollar algunas de las partes más interesantes. También ofreció una gran ayuda el general de división (antes capitán de aviación naval) Minoru Genda, quien comandó el ala de Sakai durante la última parte de la guerra. En el momento de escribir esto, Genda es el único general japonés considerado piloto de cazas jet, y tiene acumuladas muchas horas en tipos como el F-86.

También quedamos muy en deuda con el coronel Masatake Okumiya, quien hoy es Jefe de Inteligencia de los Jefes del Estado Mayor Conjunto de Japón. El coronel (antes comandante) Okumiya, (uno de mis coautores en ¡ZERO!) y EL CAZA ZERO, participó en más batallas aeronavales que ningún otro oficial japonés, y en el último año de la guerra comandó la defensa aérea del territorio japonés. Gracias a sus esfuerzos, pudimos conseguir los necesarios registros de los archivos del extinguido Ministerio Naval Imperial.

Creo que es importante hablar aquí de la actitud de Sakai en cuanto a su condición actual: el más grande as viviente de Japón.

Sakai considera sencillamente que tuvo la fortuna de sobrevivir a la guerra perdida, a las devastadoras batallas aéreas desarrolladas a partir de 1943. Hubo muchos otros grandes ases japoneses -Nishizawa, Ota, Takatsuka, Sugita y más que combatieron hasta que las grandes desventajas de las incesantes batallas aéreas los convirtieron en sus víctimas.

Esta es la declaración de Sakai en el periodo de posguerra:

"En la Armada Imperial Japonesa aprendí un solo oficio: cómo tripular un avión de caza y cómo matar a enemigos de mi país. Eso hice durante casi cinco años, en China y a través del Pacífico. No conocí otra vida; era un combatiente del aire.

"Con la rendición, fui expulsado de la armada. A pesar de mis heridas y de mis prolongados servicios, no hubo posibilidades de una pensión. Éramos los perdedores, y las pensiones o los pagos por incapacitación los reciben sólo los veteranos de la nación victoriosa.

"Las reglas de la ocupación me prohibieron sentarme siquiera ante los mandos de un avión del tipo que fuere. Durante siete largos años de la ocupación aliada, de 1945 a 1952, no pude trabajar en ningún puesto público. Todo era muy sencillo: había sido aviador combatiente. Punto

"El final de la guerra en el Pacífico no hizo más que abrir una nueva, prolongada y enconada batalla para mi, una lucha mucho peor que la que conocí en los combates. Había nuevos enemigos, más mortíferos: la pobreza, el hambre, la enfermedad y toda clase de frustraciones. Estaba la permanente barrera levantada por las autoridades de ocupación, que me impedía ejercer cargos públicos. Se ofreció una sola oportunidad, y la aproveché con avidez. Dos años del más duro trabajo manual, con una vivienda primitiva, con harapos por vestimenta y alimentos apenas suficientes.

"El aplastante golpe final fue la muerte de mi queridísima esposa por enfermedad. Hatsuyo había sobrevivido a las bombas y a todos los peligros de la guerra; pero no pudo escapar a ese nuevo enemigo.

"Por último, después de los años de privación auto-impuesta, reuní suficiente dinero para abrir una pequeña imprenta. Trabajando día y noche, resultó posible sobrevivir, e incluso avanzar un poco.

"Pronto logré llegar hasta la viuda del almirante Takijiro Onishi una persona a quien buscaba desde hacía muchos meses. El almirante Onishi cometió el harakiri inmediatamente después de la rendición de 1945. Eligió la muerte de esa manera, antes que permanecer con vida cuando tantos de sus hombres -a quienes había ordenado combatir hasta morir- no regresarían jamás. Pues precisamente Onishi era quien había instituído los devastadores ataques kamikaze.

"La señora Onishi fue para mi más que la viuda del almirante; es la tía del teniente Sasai, el mejor amigo que jamás he tenido. Sasai murió en combate sobre Nueva Guinea mientras yo me encontraba en un hospital, en Japón.

"Durante varios años, la señora Onishi vivió como pudo, como vendedora callejera. Yo me sentí enfurecido al verla arrastrando los pies, cubierta de andrajos, pero no tenía manera de ayudarla.

"Pero ya con una pequeña imprenta, la convencí de que aceptara el puesto de gerente. Muy pronto nuestro negocio se amplió; busqué con diligencia, y lleve a la imprenta a varias otras viudas y hermanos de mis amigos más cercanos, que volaron conmigo durante la guerra y que encontraron la muerte.

"Por fortuna, las cosas han cambiado. Ahora ha pasado más de una década desde el final de la guerra. Nuestro negocio continuó ampliándose, y la gente que trabaja en mi imprenta está otra vez firme sobre sus pies en términos económicos.

"Los años posteriores han sido extraños, en verdad. Se me invitó como huésped de honor a bordo de varios portaaviones norteamericanos y otros barcos de guerra, y los increíbles cambios producidos en los cazas jet actuales, en comparación con los antiguos Zero y Hellcat, resultan asombrosos. He conocido a hombres contra los cuales combatí en el aire, y conversé con ellos y encontré amistad. Para mí, en verdad, eso es lo más impresionante; las mismas personas que, por lo que se, se vieron ante mis cañones hace tanto tiempo, me ofrecieron sinceramente su amistad.

"En varias ocasiones se me ofreció aceptar nombramientos en la nueva Fuerza Aérea Japonesa. Los rechacé. No quiero volver a la carrera militar, a vivir de nuevo todo lo que pasó.

"Pero volar es como nadar. No se olvida con facilidad. Durante más de diez años estuve en tierra. Pero si cierro los ojos puedo volver

a sentir la palanca en mi mano derecha, el freno en la izquierda, la barra del timón bajo los pies. Siento la libertad y la limpieza, y todas las cosas que conoce un piloto.

"No, no olvidé cómo volar. Si Japón me necesita, si las fuerzas comunistas presionan demasiado a nuestra nación, volveré a volar. Pero rezo fervientemente para que esa no sea la razón de que regrese al aire."

Saburo Sakai
Tokio. 1956

Martín Caldin
Nueva York. 1956

CAPITULO 1

En la más meridional de las principales islas japonesas, Kiushu, la pequeña ciudad de Saga se halla a mitad de camino entre dos grandes centros que en los últimos años se han vuelto muy conocidos para miles de norteamericanos. En Sasebo, la armada de Estados Unidos estableció la base de la mayor parte de la flota que participó en la guerra de Corea; desde las pistas del aeródromo de Ashiya, los cazas y bombarderos norteamericanos despegaron para volar sobre el angosto estrecho de Tsushima y atacar a los chinos y los coreanos rojos en la península en disputa.

La ciudad de Saga no es una recién llegada a las expediciones militares a través del estrecho de Tsushima. Mis propios antepasados fueron miembros de las fuerzas japonesas que en 1592 invadieron a Corea desde Saga. Y el desagradable resultado del moderno conflicto de Corea no carece de precedentes; la guerra medieval entre Corea y Japón terminó en un empate, en 1597, poco después que la dinastía Ming de China lanzó toda su fuerza del lado de los norcoreanos, tal como la moderna China roja provocó el actual **impasse** coreano.

Por lo tanto mi familia tiene un origen guerrero, y durante muchos años mis antepasados sirvieron lealmente al señor feudal de Saga hasta que, según un plan de centralización gubernamental del siglo XIX, puso sus posesiones bajo la guarda del emperador.

En los tiempos feudales en que el pueblo japonés se dividía en cuatro castas, mi familia disfrutó del privilegio de la clase gobernante conocida con la denominación de **Samurai,** o guerreros. Apartados de los problemas mundanos de la vida cotidiana, los samurai vivían altivamente, sin preocupaciones personales por cosas tales como los ingresos, y dedicaban su tiempo a la administración del gobierno local y a la constante preparación para emergencias que podrían imponer exigencias a su capacidad combatiente. Las necesidades de la vida del samurai eran satisfechas por su señor, sin tener en cuenta las depresiones agrícolas u otras influencias exteriores.

La abolición, en el siglo XIX, del sistema de castas, resultó un golpe aplastante para los orgullosos samurai. De un solo plumazo fueron despojados de sus privilegios anteriores y obligados a convertirse en comerciantes y agricultores, y a adoptar modos de vida bajo los cuales estaban mal preparados para prosperar.

Era de esperar que la mayoría de los samurai quedasen en la indigencia, esforzándose por ganarse la vida con los trabajos más viles, o con el trabajo del alba al anochecer, en sus pequeñas granjas. A mi abuelo no le fue mejor que a sus amigos, al cabo aceptó una granja en la cual luchó tercamente para obtener su sustento. Mi familia era entonces -y es hoy- una de las más pobres de la aldea. En esa granja nací el 26 de agosto de 1916, tercero de cuatro hijos; en mi familia también había cuatro hermanas.

Cosa irónica, mi carrera fue un paralelo muy cercano de la de mi abuelo. Cuando Japón se rindió a los aliados en agosto de 1945, yo era el principal as viviente de mi país, con un total oficial de sesenta y cuatro aviones enemigos derribados en combate aéreo. Pero cuando terminó la guerra fui despedido de la extinta Armada Imperial y excluido de la ocupación de puestos en el gobierno. No tenía dinero, ni capacidad alguna que pudiese utilizar para adaptarme a un mundo que se había derrumbado sobre mi. Como mí abuelo, viví a fuerza de los más rudos trabajos manuales; sólo al cabo de varios años de intensos esfuerzos, conseguí ahorrar lo suficiente para instalar una pequeña imprenta que sirviese como medio de vida.

La tarea de roturar la granja de la familia, de cuatro hectáreas, cerca de la ciudad de Saga, recayó pesadamente sobre los hombros de mi madre, quien también tenía el problema de atender a sus siete

hijos. Para acrecentar sus incesantes tareas, quedó viuda cuando yo tenía once años. Mis recuerdos de ella en esa época son las de una mujer qué trabajaba sin cesar, con mi hermana menor atada a la espalda, mientras se encorvaba hora tras hora en los campos, trajinando en condiciones brutales. Pero no recuerdo que queja alguna pasara por sus labios en algún momento. Era una de las mujeres más valientes que jamás conocí, una típica samurai, altiva y severa, pero dueña de un corazón cálido cuando la ocasión lo exigía.

A veces, yo volvía a casa de la escuela, gimoteando después de haber sido aporreado por escolares de más edad, y más corpulentos. No mostraba simpatía por mis lágrimas, sólo ceños y palabras de censura:

-No olvides que eres el hijo de un samurai -era su respuesta favorita-, las lágrimas no son para ti. Avergüénzate.

En la escuela primaria de la aldea trabajé con empeño en mis estudios, y a lo largo de los seis años me mantuve a la cabeza de mi clase. Pero el futuro presentaba problemas en apariencia insuperables para la continuación de mi educación. Mientras que las escuelas primarias eran financiadas por el gobierno, la mayoría de las instituciones más avanzadas exigían que el estudiante fuese mantenido por su familia. Por supuesto, esto era imposible para la familia Sakai, que apenas cubría sus necesidades de alimentos y ropa. Pero no habíamos contado con la generosidad de mi tío de Tokio, quien, cosa increíble, se ofreció a cubrir todos mis gastos escolares. Era un destacado funcionario del Ministerio de Comunicaciones, y su ofrecimiento incluía mi adopción y una educación completa. Aceptamos, agradecidos, nuestra buena suerte.

El clan feudal de Saga ocupaba una de las más pobres de las provincias autosuficientes de todo Japón. Su clase de samurais había hecho durante siglos una vida austera, y era famosa por su disciplina espartana. Éramos la única provincia de todo el país que vivía religiosamente según el código del Bushido, el **Hagakure,** cuyo lema principal era: "Un samurai vive de tal manera, que siempre está preparado para morir". Durante la guerra el **Hagakure** se convirtió en un libro de texto para todas las escuelas del país, pero fue el código según el cual siempre viví yo, y su severidad me resultó muy útil, tanto en mi nueva vida escolar como en los años que siguieron, en el combate.

En Tokio, todo me asombró. Nunca había conocido una ciudad mas grande que Saga, con sus 50.000 habitantes. Las hormigueantes multitudes de la capital de Japón resultaban increíbles, lo mismo que el constante tumulto, el ruido, los grandes edificios y todas las actividades de uno de los centros más grandes del mundo. También descubriría que en 1929 Tokio era el escenario de una feroz competencia en todos los terrenos; no sólo había nuevos graduados que competían ásperamente por un trabajo, sino que incluso los niños pequeños debían luchar por los puestos relativamente escasos existentes en las escuelas escogidas.

Siempre había creído que mi vida en el campo era difícil; me consideraba excepcional como el estudiante más destacado de mi escuela durante seis años completos. ¡Pero nunca había conocido escolares que estudiasen literalmente día y noche, que aprovechasen todos los momentos disponibles para superar a sus condiscípulos! Las selectas escuelas medias de Tokio, como la Tokio Primera o la Tokio Cuarta, elegían a sus ingresantes entre los alumnos sobresalientes de las escuelas primarias. Además, de cada treinta y cinco postulantes sólo ingresaba uno.

Resultaba claro que ni se podía pensar que un chico campesino como yo, anonadado como estaba por ese ambiente extraño y tempestuoso, aspirase siquiera a inscribirse en esas famosas escuelas. Acepté de buena gana una plaza de estudiante en el Aoyama Gakuin, establecido años antes por misioneros norteamericanos. Aunque su reputación no igualaba la de las instituciones más conocidas, no carecía de nombradía.

Mi nueva vida de hogar no podía ser mejor. Pero mi tío era demasiado serio, y opinaba que cuanto menos se viese y se oyese a los niños, tanto mejor. No sucedía lo mismo con mi tía, o con su hijo y su hija, quienes no habrían podido ser más bondadosos o amistosos. En esas agradables circunstancias comencé la escuela media, encendido de ambición y entusiasmo, plenamente decidido a conservar siempre mi cómodo lugar "a la cabeza de la clase".

Hizo falta menos de un mes para que esos sueños se desvanecieran. Mis esperanzas de aventajar otra vez a todos los estudiantes quedaron destrozadas. Resultó evidente, no sólo para mis profesores, sino también para mí, que muchos de los otros chicos -nunca

estudiantes destacados en sus escuelas primarias -eran mejores que yo para el estudio. Eso no podía entenderlo. Pero ellos sabían muchas cotas que yo ignoraba por entero. A pesar de estudiar desesperadamente a toda hora, no podía aprender con tanta rapidez como los demás.

El primer semestre terminó en julio. Mis informes escolares, que me ubicaban en mitad de la clase, constituyeron una gran desilusión para mi tío, y causa de desesperación para mí. Sabía que mi tío había aceptado todos mis gastos porque sentía que yo era un chico prometedor y podía conservar mi primer puesto entre los estudiantes. Imposible negar su desdicha ante mi fracaso. Por consiguiente, las vacaciones de verano se convirtieron en un periodo de intenso estudio en casa. Mientras mis condiscípulos salían de vacaciones, yo empollé durante los meses del verano, decidido a corregir mis deficiencias escolásticas. Pero la iniciación del año escolar en septiembre probó la inutilidad de mis esfuerzos; no hubo mejorías.

Esos repetidos fracasos en lo referente a destacarme en mis estudios provocaran un sentimiento de pura desesperación. No sólo me había vuelto mediocre en la escuela; también en deportes me veía superado. No cabía duda alguna de que los chicos de la escuela eran más ágiles, más capaces que yo.

El estado de desilusión que siguió fue imperdonable. En lugar de continuar el intento de superar a los estudiantes que habían mostrado con claridad su superioridad escolástica, elegí amigos de mediocre capacidad. No perdí tiempo en afirmar mi jefatura sobre esos otros chicos, y luego busqué pelea a los mayores de la escuela. Casi no pasaba un día en que, por uno u otro medio, no empujara a uno mayor que yo a una riña, durante la cual aporreaba minuciosamente a mi adversario. Casi todas las noches volvía a la casa de mi tío cubierto de magulladuras, aunque cuidaba de mantener en secreto esas aventuras.

El primer golpe cayó después de mi primer año en la escuela metodista, cuando una carta de mi profesor informó a mi tío que había sido calificado de "estudiante con problemas". Tan bien como me fue posible, resté importancia a las riñas, pero no intenté terminar con lo que se había convertido en el mejor medio de demostrar, por lo menos ante mí mismo, que yo era "mejor" que los estudiantes

de más edad Las cartas del profesor se hicieron más frecuentes, y por último mi tío fue citado a la escuela para recibir un informe verbal directo acerca de mi desdichada conducta.

Terminé mi segundo año en la escuela casi al final de la lista. Eso era demasiado para mi tío. Se mostraba cada vez más furioso en las arengas que me dirigía, y por último resolvió que ya no tenía sentido continuar mi estancia en Tokio.

-Saburo -fueron sus palabras finales-, me canso de regañarte, y no lo haré más. Tal vez la culpa es mía por no vigilarte más de cerca, pero sea cual fuera la causa, parece que he convertido al hijo de la orgullosa familia Sakai en un delincuente. Es evidente -agregó con ironía- que la vida de Tokio te arruinó. -No pude decir una sola palabra en mi defensa, porque todo lo que había dicho era cierto. La culpa era toda mía. pero no hizo que mi regreso a Saga -avergonzado- fuese menos amargo. Estaba decidido a mantener en secreto mi turbación, en especial ante Hatsuyo, la hija de mi tío, a quien quería mucho. Dije que partía para visitar a mi familia en Kiushu.

Pero esa noche, mientras salía de la Estación Central de Tokio para el viaje de 1.200 kilómetros a Saga, no pude impedir que las lágrimas se me asomaran a los ojos. Había fracasado a mi familia, y temía el regreso al hogar.

CAPITULO 2

Volví convertido en una deshonra para la familia, y también para toda la aldea. Para complicar las cosas, mi hogar padecía de una pobreza y una miseria acrecentadas. Mi madre y mi hermano mayor roturaban la pequeña granja desde la salida hasta la puesta del sol. Ellos y mis tres hermanas iban vestidos con andrajos, y la casita en la cual me había criado estaba escandalosamente descuidada.

Todas las personas de la aldea me despidieron con buenos deseos cuando viajé a Tokio; tenían la sensación de compartir mi éxito. Y ahora, aunque les había fracasado, nadie me lo reprocharía a la cara ni pronunciaría palabras de ira. Pero su vergüenza se leía en su mirada, y se apartaban para no turbarme. Yo no me atrevía a atravesar la aldea a causa de esa reacción de mi propia gente, no podía soportar sus silenciosas admoniciones. Huir de ese lugar de deshonra se convirtió en mi deseo más ferviente.

Entonces fue cuando recordé el gran cartel de la estación ferroviaria de Saga, que pedía voluntarios para alistarse en la Armada. El alistamiento me pareció la única salida de una situación desdichada. Mi madre, quien ya había sufrido por mi ausencia durante varios años, deploró mi decisión de volver a irme, pero no pudo ofrecerme una alternativa.

El 31 de mayo de 1933 me alisté como Marinero Recluta de dieciséis años en la Base Naval de Sasebo, a unos ochenta kilómetros

al este de mi hogar, Fue el comienzo de una nueva vida de disciplina monstruosamente dura, de severidad que iba más allá de mis más locas pesadillas. Entonces me resultó útil el estricto código **Hagakure** bajo el cual se me había educado.

A los norteamericanos y otros occidentales todavía les resulta difícil, si no imposible, apreciar la dureza de la disciplina que se nos imponía en la Marina. Los oficiales subalternos no titubeaban ni un instante en administrar los mis severos castigos a los reclutas que en su opinión los merecían. Cuando yo cometía una violación de la disciplina o un error en el adiestramiento, un subalterno me arrastraba físicamente fuera de mi litera.

- ¡De pie junto a la pared! ¡Flexión, recluta Sakai! Le hago esto, no porque lo odie, sino porque lo quiero y deseo hacer de usted un buen marinero. ¡Flexión!

Y con ello blandía una larga porra de madera y con todas las fuerzas que poseía la estrellaba contra mi trasero vuelto hacia arriba. El dolor era terrible, la fuerza de los golpes no aminoraba. No había más remedio que apretar los dientes y esforzarme desesperadamente por no gritar. En ocasiones conté hasta cuarenta tremendos impactos en mis nalgas. A menudo me desvanecía por el dolor. Pero una caída en la inconsciencia no constituía un escape. El subalterno se limitaba a arrojar un cubo de agua fría sobre mi cuerpo postrado y me rugía que volviera a adoptar mi posición, luego de lo cual continuaba su "disciplina" hasta quedar convencido de que enmendaría mis errores.

Para asegurarse de que cada uno de los reclutas de la base haría todo lo posible para impedir que sus compañeros cometieran demasiados errores, cada vez que uno de nosotros recibía un castigo, se hacía que cada uno de los otros cincuenta reclutas se inclinase para recibir un maligno golpe. Después de semejante tratamiento nos resultaba imposible acostamos de espaldas en nuestras literas. Además, nunca se nos permitía el alivio de un solo gemido satisfactorio en nuestro dolor. Si un solo hombre gemía en su sufrimiento o angustia a causa de la "disciplina paternalista", cada uno de los reclutas era pateado o sacado de su litera para recibir toda la dosis.

Como es evidente, semejante tratamiento no engendraba un gran cariño hacia nuestros subalternos, quienes eran tiranos absolutos

por derecho propio. La mayor parte de ellos tenían más de treinta años, y parecían destinados a seguir durante todas sus carreras en la categoría de subalternos. Su principal obsesión consistía en aterrorizar a los nuevos reclutas... nosotros, en este caso. Considerábamos a esos hombres como bestias sádicas de la peor calaña. En seis meses, el adiestramiento, increíblemente severo, había convertido en ganado humano a cada uno de nosotros. Jamás nos atrevíamos a cuestionar ninguna orden, a dudar de la autoridad, a hacer nada que no fuese cumplir instantáneamente todas las órdenes de nuestros superiores. Eramos autómatas, y obedecíamos sin pensar.

El adiestramiento se convirtió en una mezcla borrosa de ejercicios, estudios, disciplina, los malévolos golpes de las porras y las nalgas siempre doloridas, la piel lastimada y amoratada, las muecas de dolor al sentarnos.

Cuando terminé el curso de adiestramiento para reclutas, ya no era el joven ambicioso y entusiasta que varios años antes había salido de la pequeña aldea campesina para conquistar el sistema escolar de Tokio. Mi fracaso escolástico, la deshonra de la familia y la disciplina de los reclutas se combinaron eficazmente para humillarme. Reconocí la inutilidad de poner en tela de juicio la autoridad oficial; me habían despojado a golpes de mi egoísmo. Pero nunca, mientras estuve en adiestramiento o después, disminuyó mi ira, profundamente arraigada, contra la brutalidad de los suboficiales.

Al completar mi adiestramiento en tierra, me destinaron, como aprendiz de marinero, al acorazado **Kirishima.** La vida en el mar resultó un golpe para mí; creía que, con el adiestramiento inicial ya atrás, se ablandaría el duro tratamiento de mis superiores inmediatos. Pero no fue así; más bien, resultó peor que antes. Durante todo ese tiempo conservé empecinadamente mi deseo de progresar, de avanzar, de elevarme por encima del bajo nivel de marinero voluntario. Tenía sólo una hora de tiempo libre todos los días, pero en ese período de gracia me dedicaba al estudio de textos. Mi meta era inscribirme en una escuela de adiestramiento naval especial. Solo de ese modo podía un voluntario adquirir las capacidades y técnicas tan especiales para el ascenso,

En 1935 pasé con éxito los competitivos exámenes de ingreso a la Escuela de Artilleros de la Armada. Seis meses más tarde recibí

una promoción a Marinero y fui destinado de nuevo al servicio en el mar, esta vez en el acorazado **Haruna,** donde trabajé en una de las principales torres de cañones de 400 mm. Las cosas mejoraban; después de varios meses a bordo del **Haruna,** ya era suboficial con el rango de oficial subalterno de tercera clase.

CAPITULO 3

Los Servicios Imperiales Japoneses estaban divididos en dos fuerzas armadas, el Ejército y la Marina. Ambos mandos tenían sus propias flotas aéreas; nunca se pensó siquiera en una fuerza aérea independiente, ni antes de la segunda guerra mundial ni durante ella. Tampoco existían infantes de marina, en el sentido en que Estados Unidos posee un Cuerpo de Infantería de Marina autónomo. Elementos escogidos del ejército y la armada eran adiestrados para operaciones anfibias, y cumplían las funciones de las unidades de infantería de marina de las potencias extranjeras.

A mediados de la década del treinta lodos los aviadores navales recibieron su adiestramiento en la Escuela de Pilotos Navales de Tsuchiura, ochenta kilómetros al nordeste de Tokio. Tres clases de estudiantes concurrían a la escuela; alféreces graduados en la Academia Naval de Eta Jima, en Japón occidental, suboficiales ya en servicio y jovencitos dispuestos a iniciar sus carreras navales como aspirantes a pilotos.

Después que Japón se lanzó a una guerra total contra Estados Unidos, la Armada amplió su capacidad de adiestramiento de pilotos, en un desesperado intento de producir pilotos de combate casi sobre una base de "línea de producción", Pero en 1937 ese concepto de adiestramiento en masa era totalmente desconocido. El adiestramiento de pilotos era un asunto muy selecto, y sólo los candidatos más

idóneos de toda la nación podían abrigar la esperanza de ser tenidos en cuenta. Tsuchiura únicamente aceptaba a una fracción de sus postulantes; en 1937, el año en que yo me postulé, sólo fueron elegidos setenta hombres para la clase de pilotos, sobre más de 1.500 aspirantes. Mi júbilo no tuvo límites cuando descubrí mi nombre en la lista de setenta suboficiales aceptados para su adiestramiento. Mi aceptación me proporcionó una torva satisfacción, porque el ingreso en Tsuchiura borraría la deshonra de mi fracaso en la escuela de Tokio. Devolvería el honor a mi familia y mi aldea, y reivindicaría la fe depositada en mí.

Es muy fácil imaginar mi placer al regresar al hogar de mi tío, en Tokio, en mi primera licencia. Ya no era el frustrado y desobediente jovencito temeroso de enfrentar de lleno mis problemas escolásticos y sociales. Era un joven de veinte años que casi estallaba de orgullo, inmaculado en su nuevo uniforme de aviador naval, adornado con siete botones relucientes y dispuesto - ¡muy dispuesto!- a aceptar alegremente las felicitaciones de la familia de mi tío. La visión de mi prima Hatsuyo me sobresaltó. Había desaparecido la joven colegiala, y en su lugar se veía a una muy atrayente estudiante secundaria de quince años. Hatsuyo me saludó con algo más que calor familiar.

Tuve una larga discusión con mi tío, quien siempre había exhibido un fuerte interés en mi vida, y me satisfizo advertir su placer por el resultado de mi aprendizaje para marinero, por mi decisión de estudiar en mi tiempo libre, de ser promovido desde abajo. Había recuperado todo su orgullo, y eso no era poca cosa para mí después de haberle fallado tanto en el pasado. Mi visita a su hogar, con la familia y Hatsuyo, fue uno de los interludios más agradables de los últimos años. Después de la cena pasamos la velada en la sala, donde, después de muchas insistencias de su familia, Hatsuyo me honró con un recital de piano.

Hatsuyo no era en modo alguno una virtuosa del piano, pues había iniciado sus lecciones apenas tres años antes. Pero yo no era un crítico musical, y su ejecución me pareció hermosa. Los lentos movimientos de Mozart, mi primera visita a un hogar en tantos meses, la cordialidad de la recepción de Hatsuyo, resultaron increíblemente placenteros. Allí, por primera vez en lo que parecía una eternidad,

había belleza, afecto y comodidad, en lugar de la áspera brutalidad del adiestramiento naval. El talante resultó casi abrumador. Pero la visita fue breve, y pronto volví a la escuela.

Las instalaciones para adiestramiento de Tsuchiura se encontraban ubicadas junto a un gran lago, y bordeaban un aeródromo con dos pistas de 3.000 y 2.200 metros, respectivamente. Cientos de aviones podían guardarse al mismo tiempo en los gigantescos hangares, y en la base siempre reinaba una febril actividad.

En apariencia, nunca dejaría de asombrarme ante lo que me esperaba en cada nuevo programa de adiestramiento naval. Apenas llegué a la nueva escuela cuando descubrí que mis experiencias anteriores en materia de disciplina naval eran de poca importancia. Me asombró advertir que las costumbres disciplinarias en la Base Naval de Sasebo eran agradables interludios en comparación con las de Tsuchiura. Hasta la Escuela de Artilleros Navales era poco más que un jardín de infantes en comparación con la Escuela de Aviadores.

-Un piloto de combate debe ser agresivo y tenaz. Siempre. -Este fue el saludo inicial del instructor de atletismo que nos convocó a nuestra primera clase de lucha.- Aquí, en Tsuchiura, vamos a infundirles esas características o, de lo contrario, jamás llegarán a ser pilotos de la Armada. - No perdió tiempo en mostramos sus ideas respecto de cómo seríamos ejercitados en una constante agresividad. El instructor eligió al azar a dos estudiantes del grupo y les ordenó que lucharan. El vencedor del encuentro fue autorizado entonces a apartarse de la colchoneta de lucha.

Su contrincante, que había perdido en la importante confrontación no tuvo tanta suerte. Siguió en la colchoneta, dispuesto a enfrentarse a otro estudiante. Mientras continuase perdiendo, debía seguir allí, fatigándose con cada encuentro, derribado pesadamente y sufriendo a menudo lesiones. Si al final de sesenta y nueve lances de lucha consecutivos podía aún ponerse de pie. se lo consideraba apto... pero sólo por un día más. Al día siguiente hacía frente una vez más al primer oponente en la lucha, y debía continuar hasta que saliese victorioso o fuera expulsado de la escuela.

Para cada estudiante decidido a no ser expulsado del curso para aviadores, los encuentros de lucha eran escenas de feroz competencia. A menudo los estudiantes quedaban inconscientes. Pero eso

no los excusaba de lo que se consideraba una necesidad absoluta del adiestramiento. Se los hacía volver en sí con cubos de agua u otros medios, y se los enviaba de nuevo a la colchoneta.

Después de un mes de adiestramiento básico en tierra, iniciamos nuestras lecciones elementales de vuelo. Las lecciones de vuelo se llevaban a cabo por la mañana, las teóricas y otros cursos por la tarde. Después de la cena disponíamos de dos horas en las cuales podíamos estudiar hasta que se apagaban las luces.

A medida que pasaban los meses, nuestro número fue reduciéndose constantemente. El curso de adiestramiento exigía perfección a los estudiantes, y cualquiera de éstos podía ser expulsado por la menor infracción a las reglas. Como los pilotos navales eran considerados la élite de toda la Armada, de todas las fuerzas armadas, no existía la posibilidad de un error, Antes que terminase nuestro curso de diez meses, cuarenta y cinco de los setenta estudiantes del comienzo fueron expulsados de la escuela. Los instructores no seguían el violento sistema de disciplina física de mis anteriores instalaciones de adiestramiento, pero su autoridad para expulsar de la escuela a cualquier estudiante, por cualquier motivo, era más temida que un apaleamiento salvaje.

La rigidez de este proceso de eliminación nos fue demostrada con energía en la víspera misma de nuestra graduación; ese día fue expulsado uno de los estudiantes que quedaban. Una patrulla costera lo descubrió en el momento en que entraba en uno de los bares del pueblo de Tsuchiura, prohíbidos para los estudiantes, con el ánimo de celebrar su "graduación". Fue prematuro en más de un sentido. Al regresar se le ordenó que se presentase en el acto ante la junta de su facultad. A modo de disculpa, el estudiante se arrodilló en el suelo, delante de sus oficiales, pero todo fue inútil.

La dirección de la facultad lo encontró culpable de dos pecados imperdonables. El primero lo conocían todos los pilotos. Es decir, que ninguno, por motivo alguno, podía consumir jamás bebidas alcohólicas la noche anterior a un vuelo. Como parte de los ejercicios de graduación, debíamos pasar sobre el campo, en formación de vuelo, al día siguiente. El segundo de los dos delitos era más vulgar, pero igualmente grave. Ningún miembro de la Armada debía

deshonrar nunca a su servicio entrando en un establecimiento marcado como "fuera de límites".

Los cursos de adiestramiento físico de Tsuchiura se contaban entre los más severos de todo Japón. Una de las más desagradables de las carreras de obstáculos era un alto poste de hierro al cual debíamos trepar. En la punta del poste debíamos quedar suspendidos de una sola mano. El cadete que no sostenía el peso de su cuerpo durante diez minutos recibía un rápido puntapié en el trasero, y era obligado a trepar de nuevo. Al final del curso, los estudiantes que no habían sido expulsados eran capaces de sostenerse con un brazo durante quince o veinte minutos.

Todos los alistados en la Armada Imperial tenían que saber nadar. Muchos de los estudiantes provenían de las regiones montañosas, y jamás habían nadado. La solución del adiestramiento era muy sencilla. Se amarraba una cuerda a la cintura de los cadetes y se los arrojaba al océano, donde nadaban... o se hundían. Hoy, con treinta y nueve años de edad, y con cascos de granada todavía incrustados en mi cuerpo, puedo nadar cincuenta metros en treinta y cuatro segundos. En la Escuela de Aviadores era muy común nadar esa distancia en menos de treinta segundos.

A cada estudiante se le exigía que nadase por lo menos cincuenta metros bajo el agua, y que permaneciera bajo la superficie cuando menos noventa segundos. Con esfuerzo, un hombre común puede retener la respiración durante cuarenta o cincuenta segundos, pero eso se considera muy poco para un piloto japonés. Mi marca es de dos minutos y treinta segundos bajo la superficie.

Hicimos centenares de zambullidas para mejorar nuestro sentido del equilibrio, y para ayudarnos más tarde, cuando realizáramos toda clase de giros acrobáticos con nuestros aviones de caza. Existían razones especiales para prestar atención a las lecciones de zambullida, pues en cuanto a los instructores les pareció que habíamos recibido suficiente ayuda de los trampolines, ¡se nos ordenó que saltáramos de una alta torre al duro suelo!. Durante la caída hacíamos dos o tres volteretas en el aire, y caíamos de pie. Como es natural, se producían errores... con resultados desastrosos.

La acrobacia constituía una parte importante de nuestra instrucción atlética. y se cumplían todas las exigencias presentadas por los

instructores... o el estudiante era expulsado. Caminar con las manos era considerado un ejercicio elemental. También debíamos equilibrarnos, sobre la cabeza, al principio durante cinco minutos, después diez, hasta que al final muchos estudiantes eran capaces de mantener esa posición durante quince minutos o más. A la larga yo podía conservar el equilibrio sobre mi cabeza durante más de veinte minutos, en cuyo lapso mis compañeros de estudios me encendían cigarrillos y me los ponían entre los labios.

Como es natural, estas pruebas circenses no eran las únicas exigencias físicas de nuestro adiestramiento. Pero nos permitieron desarrollar un asombroso sentido del equilibrio y de la coordinación muscular, cosas que en años posteriores tendrían un valor de salvación de vidas.

Todos los estudiantes de Tsuchiura estaban dotados de una extraordinaria capacidad visual; por supuesto, ésa era una condición mínima para el ingreso, Siempre que podíamos nos dedicábamos a desarrollar nuestra visión periférica, a aprender a reconocer objetos distantes con una mirada veloz... en una palabra, a desarrollar técnicas que nos diesen ventajas sobre los pilotos de caza contrarios.

Una de nuestras tretas favoritas consistía en tratar de descubrir las estrellas más brillantes durante las horas diurnas. Esta no es una proeza corriente, y sin una visión superior a la común resulta virtualmente imposible realizarla. Pero nuestros instructores nos imbuían constantemente del hecho de que un avión de caza visto desde una distancia de algunos metros es a menudo tan difícil de identificar como una estrella a la luz del día. Y el piloto que descubre primero a su enemigo y maniobra para ocupar la posición de ataque más ventajosa, puede lograr una superioridad invencible. Poco a poco, con mucha práctica, nos volvimos muy competentes en nuestra búsqueda de estrellas. Luego fuimos más allá. Cuando avistábamos una estrella y fijábamos su posición, desviábamos la vista noventa grados y la hacíamos girar de nuevo, para ver si podíamos ubicar la estrella inmediatamente. De tales cosas están hechos los pilotos de caza.

Por mi parte, no puedo exagerar en mi elogio de esta actividad, por huera que pueda parecer a quienes no conocen los movimientos de fracciones de segundos, de vida o muerte, de la guerra aérea, Yo

sé que durante mis 200 combates aéreos contra aviones enemigos, aparte de dos errores de poca importancia, jamás fui tomado en un ataque por sorpresa de aviones enemigos, y nunca perdí a mis hombres de ala ante pilotos hostiles.

En todos los momentos libres que nos dejaba nuestro adiestramiento en Tsuchiura, buscábamos constantemente métodos para abreviar nuestro tiempo de reacción y mejorar la seguridad de nuestros movimientos. Uno de nuestros recursos favoritos era atrapar una mosca al vuelo con el puño. Sin duda parecíamos unos tontos, agitando las manos en el aire, pero al cabo de varios meses cualquier mosca que volase ante nuestra cara terminaba con seguridad encerrada en nuestro puño. La capacidad para efectuar movimientos súbitos y exactos es indispensable en el estrecho encierro de la carlinga de un avión de caza.

Esta mejora de nuestro tiempo de reacción nos resultó útil de una forma totalmente inesperada. Cuatro de nosotros corríamos en un coche, a cien kilómetros por hora, en una estrecha carretera, cuando el conductor perdió el dominio del vehículo y se precipitó por el borde de un talud. Los cuatro, al unísono, abrimos de golpe las portezuelas y literalmente salimos volando del coche. Hubo algunos arañazos y magulladuras, pero ni una sola lesión importante entre nosotros, aunque el vehículo resultó totalmente destrozado.

CAPITULO 4

Los veinticinco estudiantes de la Clase Treinta y Ocho de Suboficiales, incluido yo mismo, nos graduamos a finales de 1937, Fui elegido como el aspirante a piloto más destacado del año, para recibir, como premio, el reloj de plata del emperador.

Nuestro grupo de veinticinco hombres era todo lo que quedaba de los setenta estudiantes escogidos de entre 1.500 postulantes. Habíamos pasado por un adiestramiento intensivo y a menudo espantoso. Pero antes de entrar en acción de China, donde estalló la guerra en julio de 1937, seríamos objeto de un adiestramiento adicional, ya en servicio.

A pesar de nuestra excelente y ardua instrucción, varios hombres de mi grupo murieron más tarde a manos de pilotos enemigos, antes de obtener siquiera una victoria. Incluso yo, con extraordinaria aptitud para el vuelo, habría encontrado la muerte durante mi primer combate aéreo si mi oponente hubiera sido un poco más agresivo en sus maniobras. No cabe duda de que titubeé torpemente en mi primer encuentro individual, y sólo me salvó la vida el apoyo de mis compañeros y la falta de destreza por parte del enemigo.

Para mí, un combate individual ha sido siempre una tarea difícil, abrumadora, con una tensión casi insoportable. Incluso, cuando mis primeros combates ya habían quedado atrás y tenía varios aviones enemigos derribados en mi historial, nunca salía de los enloquecidos

choques aéreos sin quedar empapado en sudor. Siempre existía la posibilidad de cometer ese leve error que significaba la muerte en llamas. Durante todas las maniobras aéreas, los giros verticales, los de frenado, las barrenas, medias vueltas, vueltas enteras, vueltas lentas, espirales, rizos, Immelmann, zambullidas, ascensos veloces, caídas en tonel... durante todo eso y mucho más, un pequeño error podía producir la extinción. A la larga, de mi clase de veinticinco hombres fui el único que quedó con vida. La larga y difícil guerra aérea, tan ventajosa para nosotros en los primeros días, degeneró en una malévola pesadilla en la cual luchábamos, sin esperanzas. contra una creciente oleada enemiga, imposible de superar.

Durante la década de los 30, la Armada japonesa adiestró aproximadamente a 100 aviadores por año. Las rígidas prácticas de selección y expulsión redujeron los muchos centenares de estudiantes calificados al total ridículamente bajo de 100 ó menos pilotos graduados. Si la Armada hubiese recibido fondos adicionales para su programa de adiestramiento y atenuado su actitud intolerante en cuanto a la selección de aspirantes a pilotos, creo que nuestro esfuerzo durante la segunda guerra mundial se habría aliviado considerablemente. No cabe duda de que el resultado no se habría modificado. Sólo después del comienzo de la guerra en el Pacífico, el desgaste en materia de pilotos experimentados y la alarmante necesidad de un creciente flujo de reemplazos, hizo que la Armada abandonase su irrazonable

política de adiestramiento. Para entonces ya era demasiado tarde. El calibre de los pilotos producido durante los años de guerra fue, en el mejor de los casos, dudoso. Sé que los cuarenta y cinco pilotos expulsados de mi clase de Tsuchiura eran superiores a los hombres que completaron su adiestramiento en tiempos de guerra.

Nuestra graduación fue seguida por nuestro destino a distintas escuadrillas aéreas, para adiestramiento en servicio. Mis órdenes me enviaron a las Bases Aeronavales de Oita y Omura, en Kiushu del norte. Ambas instalaciones ponían el enfásis en los vuelos desde aeródromos terrestres, así como desde portaaviones. Mi introducción a las habilidades de los pilotos de portaaviones me dejó estremecido. Sus acrobacias eran asombrosas, y se llevaban a cabo con la más consumada destreza, Dudé de mi propia capacidad, aún después de años de adiestramiento, para imitar su soberbio manejo de los aviones.

Los aterrizajes en portaaviones me resultaron muy difíciles de dominar. Un mes de duro trabajo de aproximaciones y descensos, aproximaciones y descensos, una y otra vez, disipó mis dificultades. Cosa extraña, después de este adiestramiento jamás despegué de un portaaviones -o aterricé en él-, en combate. Todos mis vuelos de combate se hicieron desde instalaciones en tierra.

Al cabo de tres meses de intenso adiestramiento en portaaviones y en tierra, recibí órdenes de trasladarme a la Base Aérea de Kaohsíung, en la isla de Formosa, y luego a territorio japonés. El ritmo de la vida naval había cambiado. La guerra contra China ya bullía en extendidos frentes de batalla, y hubo una repentina necesidad urgente de más pilotos de caza, y aún de pilotos novatos como yo.

Desde Formosa pasé a Kiukiang. en China sureste, y en mayo de 1938 participé en mi primer combate... con un comienzo en modo alguno auspicioso. El comandante del Ala de Kiukiang desdeñaba el uso de pilotos novatos en las salidas aéreas regulares, pues sentía que su inexperiencia los señalaría con claridad ante los pilotos veteranos que volaban para los chinos. De modo que durante varios días hice misiones de vuelo de baja altura en apoyo de operaciones del ejército. Las salidas no eran en modo alguno peligrosas; el ejército japonés aplastaba toda la oposición enemiga en tierra, y en el aire había muy poca oposición. A medida que pasaban las semanas me sentía cada vez más molesto con mi limitación a los vuelos de apoyo. Era entusiasta y ambicioso, estaba orgulloso de mi rango de piloto de aviación naval de segunda clase, y me sentía decidido a atacar a los aviones enemigos con gran valor. El 21 de mayo me sentí alborozado al encontrar mi nombre entre los quince pilotos de caza elegidos para volar sobre Hankow en una patrulla regular, al día siguiente. Hankow significaba una promesa de acción, ya que era la principal base aérea de la China nacionalista en aquel entonces.

En 1938, el caza Zero, que más tarde llegué a conocer tan bien, no existía todavía para su uso en combate. Volábamos con el caza Mitsubishi Tipo 96, que más tarde recibió la identificación en código, puesta por los aliados, de Claude. Eran lentos y de autonomía limitada. El tren de aterrizaje era fijo, y volábamos con carlingas abiertas.

Nuestros quince cazas salieron de Kiukiang en la mañana del 22,

temprano, y cuando ascendimos adoptamos una formación de cinco V. La visibilidad era excelente. El vuelo de noventa minutos desde nuestra base aérea del noroeste hasta Hankow fue como un tranquilo crucero de adiestramiento. No apareció ningún aparato de interceptación para atacar nuestra formación, y ni un solo cañón antiaéreo nos disputó el espacio aéreo. Parecía increíble que hubiese guerra debajo.

Desde 3.000 metros de altura, el aeródromo de Hankow resultaba notablemente engañoso. Las hierbas de intenso color verde se destacaban con claridad bajo el sol de la mañana, y la principal base aérea del enemigo parecía un extenso y bien cuidado campo de golf. Pero los cazas no usan tales instalaciones deportivas, y los tres puntitos que vi corriendo en tierra, elevándose hacia nuestros aviones, eran cazas enemigos.

Y de repente, estuvieron a nuestra altura, enormes, negros y poderosos. Sin advertencia -por lo menos para mi mente asombrada-, uno de los aviones enemigos salió de su formación y se lanzó, a velocidad alarmante, contra mi aparato. De golpe se evaporaron todos mis cuidadosos planes sobre lo que haría en mi primer combate. Sentí que mis músculos, excesivamente tensos, se contraían, nerviosos, y aunque resulta desagradable relatarlo ahora. ¡tengo la certeza de que temblé de excitación y emoción porque el otro avión me usaba a mí como su blanco!

A menudo he creído que actué estúpidamente durante esos momentos cruciales, y es muy posible que el lector comparta esta opinión. Pero debo destacar que nuestras reacciones mentales a 3.000 metros, después de noventa minutos a esa altura, sin oxígeno, no son tan confiables como cuando nos encontramos en tierra. El aire es tenue, y por lo tanto llega menos oxígeno al cerebro. El ruido del motor es ensordecedor en la carlinga abierta, lo mismo que el viento helado que corre a los costados del parabrisas de vidrio. Y no es posible aflojarse ante los mandos; volvía la cabeza, trataba, frenético, de mirar en todas las direcciones para no ser sorprendido, trabajaba con la palanca de mando, los pedales del timón, el acelerador y otros controles e instrumentos. ¡En una palabra, me sentía totalmente confundido!

Los hábitos incorporados durante mi adiestramiento vinieron en mi ayuda. Y la instrucción que predominaba sobre todas las demás

para el novato en combate era: "Manténgase siempre pegado a la cola del caza delantero en su formación en V". En un veloz movimiento de manos ajuste las correas de mi máscara de oxígeno (con sólo dos horas de provisión de oxígeno, usábamos las máscaras únicamente durante el combate, o en vuelo por encima de los 3.000 metros), y empujé el acelerador todo lo que pude. El motor respondió con un rugido, y el pequeño caza saltó hacia adelante. En derredor, tanques de combustible saltaron por el aire cuando los otros pilotos japoneses soltaron los soportes en las carlingas. Había olvidado desprenderme del tanque de combustible altamente explosivo bajo mi fuselaje,
y la mano me tembló cuando moví la palanca.
El mío fue el último en caer.

Para entonces estaba totalmente desquiciado. Lo había hecho todo de forma chapucera, prescindiendo de casi todas las reglas fundamentales del combate aéreo. No veía nada de lo que ocurría a los costados o detrás de mí. No podía ver un solo avión enemigo, y no tenía la menor idea de si me disparaban o no. Sólo veía la cola del avión de delante. Desesperado, me aferré a él, y mi avión pareció estar amarrado al otro.

Cuando por fin ocupé la correcta posición de ala. detrás de él y al costado, recuperé los sentidos y ya no me removí torpemente en la carlinga. Hice una profunda inspiración y me aventuré a lanzar una mirada rápida hacia la izquierda. ¡Apenas a tiempo! Dos esbeltos cazas enemigos se lanzaban contra mi avión. Eran E-16 de fabricación rusa, con tren de aterrizaje retráctil. Más potentes que nuestros cazas Claude. los E-16 eran al mismo tiempo más veloces y maniobrables.

Vacilé una vez más... y en ese segundo recibí un nuevo plazo de vida. Mis manos titubearon en el aire; en verdad no sabía qué hacer. En lugar de apartarme hacia un lado o ganar altura, seguí volando como hasta ese momento. Según todas las reglas de la guerra aérea, habría debido encontrar mi muerte en ese Instante. ¡Pero, cosa inesperada, cuando me tenían en sus miras, los dos cazas rusos rodaron sobre sí mismos y se alejaron! Por más que hice, no pude entender ese milagroso vuelco de la fortuna.

La solución era bastante sencilla. Previendo que podía confundirme con los controles en mi primer combate - ¡y así fue!-, el jefe de vuelo había ubicado a uno de los pilotos veteranos para que

cubriese a mi avión por detras. Su caza, que hizo un giro cerrado y se precipitó sobre los aviones enemigos, los obligó a interrumpir el ataque.

Y yo seguía siendo incapaz de ninguna acción original. Salí de una trampa mortífera volando a ciegas, sin darme cuenta siquiera de que el brusco cambio de posición había colocado a mi caza a 450 metros por detrás de uno de los aviones rusos que huían. Continué sentado en mi carlinga, tratando de razonar conmigo mismo, tratando de hacer algo. Por fin salí de mi estupor y me incliné hacia delante.

Tenía al caza ruso en mi mira, y oprimí el gatillo. No ocurrió nada. Moví el gatillo hacia atrás y hacia adelante, maldiciendo a las dos ametralladoras atascadas, hasta que, con intensa turbación, me di cuenta de que no habia terminado de armar las ametralladoras antes de enfrentarme a los aviones enemigos.

El subalterno que pilotaba el caza de mi izquierda se dejó llevar finalmente por la desesperación, cuando me vio buscar a tientas en la carlinga, y se precipitó hacia adelante, abriendo fuego contra el caza enemigo que escapaba. La ráfaga no alcanzó al E-16, que había girado hacia la derecha, por suerte para mí, a sólo 200 metros de mis ametralladoras. Esta vez me encontraba preparado, y oprimí el gatillo. Las balas se arquearon en el aire, pero no dieron en el blanco. Había perdido otra magnífica oportunidad.

En esa ocasión juré que derribaría al avión ruso aunque tuviera que acercarme y embestirlo. A plena aceleración, acorté la distancia entre los dos cazas, el piloto enemigo describió un tonel, un rizo y una espiral, en violentas maniobras, eludiendo con éxito cada una de las ráfagas que le disparaba. Sus bruscos giros e intentos de pescarme a su vez en su mira eran asombrosamente malos; sus trazadoras se dispersaban locamente en el aire, En verdad, el enemigo jamás tuvo una oportunidad de acertarme. Yo no tenía conciencia de ello, pero varios Claudes describían círculos por encima de nuestro combate individual, dispuestos a precipitarse en un instante sobre el caza ruso, si yo me veía en una situación peligrosa.

El enemigo lo sabia, y concentró su atención, ante todo, en la huída, y no en mi destrucción. Esa fue su perdición. Salí de un rizo cerrado y encontré al E-16 a sólo 150 metros más adelante, y

rocié de balas el motor del caza. Al instante siguiente, un aceitoso humo negro brotó del morro y el avión se precipitó a tierra. Sólo cuando cl caza enemigo estalló, muy abajo, en un hongo, me di cuenta de que había agotado todas mis municiones, otra de las cosas que se me había prevenido que no hiciera. Todos los pilotos de cazas se esforzaban por reservar algunas municiones para el vuelo de regreso, para el caso de que fuesen sorprendidos por patrullas de cazas enemigos.

Miré frenéticamente alrededor, bascando a los otros Mitsubishis. y sentí que el corazón se me contraía cuando descubrí que estaba solo en el aire. Me había alejado del grupo. Mi victoria era poco más que una burla vacía, pues me la habían entregado en bandeja de plata mis compañeros de ala, los mismos hombres de quienes me separé en mi persecución del caza ruso. Mi humillación ante mis absurdas acciones me ahogó, virtualmente, y estuve a punto de estallar en lágrimas. Y eso fue precisamente lo que hice cuando, después de mirar otra vez en torno, vi a catorce Claudes describiendo lentos círculos, en formación, y esperando, pacientes, a que me orientase de nuevo y me uniese a ellos. Creo que debo de haber llorado de vergüenza durante cinco minutos.

De regreso en Kiukiang, descendí, agotado, de mi carlinga. Mi comandante de vuelo se precipitó hacia mi avión, furioso, el rostro enrojecido de cólera.

-¡Eres un tonto del demonio, Sakai!... -barbotó-. ¡Sakai! Como es posible,.. ¡Es un milagro que estés vivo! ¡En toda mi vida no he visto un vuelo tan torpe o ridículo! Pedazo de... -No pudo seguir. Bajé la vista al suelo, apenado y penitente. Esperaba, casi recé para que perdiese los estribos y, en su ira, me aporrease y me diese de puntapiés. Pero él estaba demasiado enojado para hacerme objeto de violencias físicas,

El capitán hizo la peor cosa posible. Me volvió la espalda y se alejó.

CAPITULO 5

Todavía hoy no podemos probar la nacionalidad de los aviado, res enemigos que pilotaban los cazas de China, fabricados en Rusia. Existían buenos motivos para sospechar que "voluntarios" rusos acompañaron a los aviones soviéticos a través de la frontera, pero nunca pudimos recuperar de entre los restos de los aviones enemigos el cadáver de un piloto ruso.

Nuestra Armada contaba con fuertes pruebas de que una "Legión Extranjera" de pilotos tripulaba la fuerza aérea de China. Esos hombres de todas las naciones pilotaban un conglomerado mixto de cazas, pues en el aire nos encontramos no sólo con aparatos rusos, sino también con los de fabricación norteamericana, británica, alemana y otras. A veces, por supuesto, los chinos pilotaban esos aviones.

Se establecieron pruebas positivas de que un piloto norteamericano volaba en un caza de procedencia norteamericana cuando el aparato se estrelló cerca de Shanghai. Nuestras tropas se precipitaron al lugar y regresaron con el cadáver del piloto, sus documentos lo identificaban de forma concluyente como norteamericano.

Mi victoria sobre el caza soviético superó muy pronto el desaliento causado por mi mala exhibición en el combate. Al día siguiente al vuelo no perdí tiempo en pintar una estrella azul en el fuselaje del caza Claude, para sumar un total de seis estrellas en el avión. Los pilotos japoneses, en especial los alistados, como yo, no tripulaban

el mismo avión en cada misión. Los cazas existentes no alcanzaban, y cuando llegaba el momento de volar tomábamos los aparatos que se encontraban disponibles, Más de una vez eso resultaba útil a un piloto inexperto; al ver la docena, o más, de estrellas azules en el fuselaje, los aviadores enemigos no querían enfrentar al doble o triple as sentado ante los mandos... ¡o así lo creían, al menos!

El conflicto con China fue una guerra increíble. Entre nuestras fuerzas armadas jamás se la llamaba "guerra", sino más bien el incidente chino-japonés. Supongo que la misma situación existió cuando Norteamérica lanzó tantas fuerzas militares a Corea; como el Congreso norteamericano no declaró oficialmente la guerra, fue una "acción policial". Muchos años antes de esa lucha moderna, nuestro gobierno sentía precisamente lo mismo. No habíamos declarado la guerra; por lo tanto, era un "incidente".

En cuanto resultó factible, establecimos un gobierno títere encabezado por Wang Ching-wei, un chino destacado que se habia apartado abiertamente del Kuomintang del generalísimo Chiang Kai-shek, o Partido Nacionalista. Pero el aspecto más asombroso del conflicto fue la salvaje lucha interna entre las fuerzas de Chiang y las de los comunistas chinos. En todas las oportunidades posibles, estos últimos atacaban a las fuerzas nacionalistas en retirada ante nuestras tropas.

Frente a las fuerzas japonesas de aire y tierra de China había vastos ejércitos de millones de hombres, que superaban abrumadoramente en número a nuestras tropas. Pero esta disparidad funcionó muy pocas veces en ventaja de los chinos, pues sus tropas estaban mal adiestradas y equipadas. Una y otra vez, hordas de soldados enemigos avanzaban contra nuestras bien armadas fuerzas, para ser rechazadas con enormes pérdidas, Ni siquiera el torrente de la ayuda aliada a China, en forma de abastecimientos envíados apresuradamente desde Birmania, Mongolia y Sinkiang, pudo contrarrestar nuestra superioridad cualitativa. Esos abastecimientos ayudaron al enemigo, por supuesto, y en especial permitieron a Chiang efectuar una retirada ordenada a Chungking, pero nunca pudo montar una ofensiva digna de mención contra nosotros. Fue en todo sentido una guerra unilateral, hasta la rendición japonesa a los aliados, en agosto de 1945.

Ello no significa, empero, que Japón conquistase -o tratara de

conquistar— a la vasta población china, o que intentase ocupar su tremendo territorio. Eso habría sido absolutamente imposible. Por el contrario, nuestras tropas ocuparon ciudades amuralladas en zonas estratégicas, cortaron las comunicaciones enemigas y luego cobraron tasas e impuestos a los millones de campesinos chinos que habitaban en jurisdicción de las tropas japonesas ocupantes.

Pero fuera de la protección de esas importantes ciudades amuralladas, una muerte violenta esperaba a todas las que no fuesen las más poderosas formaciones japonesas. Los guerrilleros de Chiang, así como los de los comunistas chinos, esperaban en salvajes emboscadas, en las cuales hacían lo posible para aniquilar a las tropas que caían entre sus manos, A nuestros oficiales también les resultaba evidente que los funcionarios chinos de las ciudades ocupadas, a pesar de sus adulaciones y aparente colaboración, se mantenían en contacto con los agentes de las bandas de guerrilleros que vagaban por el campo y las montañas. ¡Y en muchos casos, para facilitar los problemas de la ocupación de las ciudades enemigas, tales contactos se mantenían con la aquiescencia directa de los comandantes japoneses!

Era, en verdad, una extraña guerra.

Muchas veces volé en misiones de apoyo terrestre, y me asombraron las cosas que veía abajo. Vi a campesinos chinos que labraban sus tierras, sin prestar atención a las enconadas batallas cuerpo a cuerpo o a los disparos que se intercambiaban tropas chinas y japonesas a menos de un kilómetro de distancia. En varias oportunidades volé bajo, sobre las calles de ciudades amuralladas, rodeadas, y bajo feroces bombardeos de nuestra artillería. En esos sitios, hileras de tiendas funcionaban en condiciones de "los negocios siguen adelante", aunque la sangre de la guarnición china defensora teñía las calles de rojo.

Pero, para las unidades aéreas japonesas, la misión en China no resultaba en modo alguno dura ni desagradable. Se trataba estrictamente de una guerra aérea entablada, en nuestro favor. Dieciséis meses después de mi llegada a Kiukiang, nuestras tropas de tierra se introdujeron profundamente en territorio enemigo y nos aseguraron las más completas instalaciones de aeródromos de Hankow. La unidad entera pasó a ocupar la línea.

Para entonces los periódicos de Japón habían comunicado los detalles de mi primera victoria sobre un caza enemigo. Llegó una carta de mi madre, y el orgullo que transmitían sus palabras fue, en verdad, un bálsamo. Casi igual importancia tuvo una carta de Hatsuyo Hirokawa, la hija de mi tío, ahora de dieciséis años. Me escribía: "Hace poco mi padre fue nombrado jefe de correos aquí, en Tokushima, Shikoku. Yo estudio ahora en la Escuela Secundaría Femenina de Tokushima, y ya puedes imaginar qué gran cambio es respecto a Tokio. Tu carta me emocionó. Dio gran placer a todas mis compañeras. Todos los días escudriñamos los periódicos en busca de más noticias acerca de tí. Queremos estar seguras de no pasar por alto ninguna información sobre tus victorias aéreas en China.

"De paso, Saburo, quiero presentarte a mi amiga íntima aquí en Tokushima, Mikiko Niori, Mikiko es la chica más hermosa de mi clase, y también la más inteligente. Su padre es profesor en la universidad de Kobe. De todas mis condiscípulas a quienes les mostré tu carta, ella fue quien más se emocionó, y me rogó que la presentase a ti."

La carta incluía una foto de Hatsuyo y Mikiko juntas, y también una carta de esa joven a quien no conocía. Por cierto que era tan bonita como afirmaba Hatsuyo, y resultó interesante leer su encantadora descripción de su pueblo y su familia.

Las cartas de casa eran un enorme estímulo para mi moral, y fui a mis ocupaciones cantando. Recuerdo la fecha con absoluta claridad: 3 de octubre de 1939. Acababa de terminar de leer mi correspondencia, e inspeccionaba las ametralladoras de mi caza. Todos estaban tranquilos en el aeródromo: ¿qué motivos había para preocuparse?. Habíamos derrotado a los pilotos chinos y a los internacionales en casi todos los combates.

De pronto el silencio fue quebrado por frenéticos gritos de la torre de control. Al instante siguiente, sin otra advertencia, el mundo estalló en una serie de rugidos ensordecedores. La tierra se estremeció y se sacudió, y las ondas de las explosiones nos golpearon los oídos. Alguien bramó —innecesariamente— "¡Incursión aérea!", y después las sirenas aullaron una inútil alarma tardía.

No había tiempo para tratar de correr a los refugios. El crescendo del estallido de las bombas era ahora un trueno constante, el humo se elevaba sobre el aeródromo, y escuché el agudo chillido

de fragmentos de bombas que hendían el aire. Varios pilotos corrieron frenéticamente conmigo, fuera del taller de reparaciones, en busca de refugio. Corrí encorvado, para eludir los silbantes trozos de acero, y me zambullí de cabeza, al suelo, entre dos grandes tanques de agua. Muy a tiempo. Un depósito de ametralladoras, cercano, voló en una rugiente explosión de fuego y humo, y luego un racimo de bombas recorrió el aeródromo, martilleándonos en los oídos, produciendo grandes surtidores de humo y tierra.

Un segundo de demora en arrojarme al suelo habría equivalido a mi muerte. De pronto, terminó la serie de estallidos de bombas cercanas, levanté la cabeza y vi lo ocurrido. Por encima de las constantes detonaciones de bombas en todo el aeródromo, escuché angustiados gritos y gemidos. Los hombres que yacían a mi alrededor estaban malheridos, y comencé a arrastrarme hacia el piloto más próximo; en ese momento ahogué una exclamación, arrancada por un punzante dolor en los muslos y las nalgas. Me toqué con la mano y sentí que la sangre me empapaba los pantalones. El dolor era intenso, pero por fortuna las heridas no resultaron ser profundas.

Y entonces perdí la cabeza. Me puse de pie y volví a correr, pero ahora hacia la pista, y miré al cielo mientras corría por ella. Arriba vi doce bombarderos en formación, muy alto, haciendo un amplio giro a una altura de unos 6.000 metros. Eran aviones rusos bimotores SB, los principales bombarderos de la Fuerza Aérea China. Y no se podía negar la increíble eficacia de su repentino ataque por sorpresa. Nos habían pescado sin preparación alguna. Ni un solo hombre recibió la menor advertencia hasta que los aviones rusos soltaron las bombas, que descendieron chillando, Lo que vi en el aeródromo me conmovió.

La mayoría de los 200 bombarderos y cazas de la Armada y el Ejército estacionados ala con ala en la larga pista ardían en llamas. Grandes cortinas de fuego brotaban de los tanques de combustible, cuando estallaban, y en el aire se elevaban enormes nubes de humo. Los aviones todavía respetados por las llamas dejaban caer gasolina de los agujeros producidos en su fuselaje por los fragmentos de bombas. Las llamas iban de uno a otro avión, alimentadas por la gasolina chorreante, y uno a uno, largas hileras de bombarderos y cazas estallaron en cegadoras hogueras de color carmesí. Los bombarderos

explotaban como triquitraques, y los cazas ardían como cajas de fósforos.

Corrí como loco en torno a los aviones en llamas, buscando con desesperación un solo caza intacto. Por milagro, unos cuantos Claudes de un grupo separado habían escapado a la destrucción, y trepé a la carlinga de un avión, puse en marcha el motor y, sin esperar a que se calentase, lo lancé por la pista.

Los bombarderos ganaban altura poco a poco, mientras mi caza, más veloz, iba alcanzando a su formación. Mantuve el acelerador a fondo, arrancando hasta el último fragmento de velocidad al gimiente Mitsubishi. Y veinte minutos después del despegue me encontraba casi encima de los aviones enemigos, ascendiendo sin parar, para poder abrir fuego contra el desprotegido vientre de los bombarderos.

Presté poca atención al hecho de que era el único caza que estaba en el aire. Me resultaba evidente que el Claude, de armamento liviano, no podía constituir, por sí solo, un serio peligro para los doce bombarderos. Debajo se extendía la ciudad de Ichang, en el Yangtsé. todavía retenida por las tropas chinas defensoras. Ser derribado allí, aunque escapase a la muerte al estrellarme, representaba un final seguro y horrible a manos de los hombres de Chiang. Pero no era posible demorar el ataque Para eso había sido criado en la tradición de los samurai, y no tenía otro pensamiento que el de producir los mayores daños que pudiese.

Me acerqué por detrás y desde abajo del último bombardero de la formación, no sin ser advertido por el enemigo, como me lo demostró el chisporroteo de las ametralladoras de cola. El artillero enemigo no acertó en el Claude, y yo me aproximé lo más posible al avión, concentrando mi fuego en el motor izquierdo. Cuando pasé de largo y trepé por encima del bombardero, vi que salía humo del motor contra el cual había disparado. El bombardero abandonó la formación y comenzó a perder altura mientras yo entraba en un giro descendente, para rematar al tullido. Pero no aproveché la ventaja. En el momento mismo en que empujaba el mando hacia adelante, para describir una picada somera, recordé que Ichang estaba a 250 kilómetros al oeste de Hankow. Todo vuelo adicional en persecución del bombardero significaba que no tendría suficiente combustible

para regresar a la base, e impondría un aterrizaje forzoso en territorio enemigo.

Existe una diferencia entre arriesgarse a un combate desparejo y derrochar una vida y un avión. Continuar el ataque habría sido suicida, y no hacía falta una acción drástica de ese tipo. Viré rumbo a casa, No sé, por supuesto, si el bombardero ruso logró llegar o no a su aeródromo, pero en el peor de los casos se habría estrellado entre tropas amigas.

De vuelta en Hankow, la terrible destrucción provocada por sólo doce aviones enemigos me resultó increíble. Casi todos nuestros aviones habían sido destruídos o dañados. El comandante de la base perdió el brazo izquierdo, y varios de sus tenientes, así como pilotos y equipos de mantenimiento, resultaron heridos o mutilados.

Había olvidado mis propias heridas: el calor de la persecución y mi excitación durante el combate habían superado momentáneamente el dolor. Dí unos pocos pasos para alejarme de mi avión y me desplomé en la pista.

Las heridas se curaron lentamente. Una semana más tarde, mientras aún me hallaba en el hospital, recibí una carta de Hatsuyo, con noticias personales no menos devastadoras que el ataque al aeródromo.

"Lamento mucho, mucho, tener que escribir esta carta -decía Hatsuyo-, con todas sus dolorosas noticias para tí. Mi queridísima amiga Mikiko murió de repente, en un accidente de coche, el tres de octubre. No sé qué decir. Me siento desconcertada y dolorida. Casi me enfurecí con Dios. ¡Por qué, por qué una persona tan maravillosa como Mikiko tiene que morir a los dieciséis años, sin culpa alguna de su parte!. Me odio por tener que comunicarte esa noticia a tí, uno de nuestros pilotos de caza combatientes. Pero no hay ningún otro a quien pueda contarlo... "

La carta de Hatsuyo contenía una nota sellada de la madre de Mikiko, quien escribía:

"La pobre Mikiko hablaba de usted con Hatsuyo-san y nuestra familia todos los días, y ansiaba mucho recibir su respuesta a la carta qua le envió mediante Hatsuyo-san. Pero la espléndida carta de usted sólo llegó el día del funeral de Mikiko. ¡Oh, cuán feliz me habría sentido yo de hacerle leer su carta antes de que muriese!.

¡Era una hija maravillosa, tan buena, tan inteligente, tan angelical!

"Tal vez por eso el Todopoderoso la arrebató tan pronto. No lo sé. He estado llorando durante días enteros. Sé que usted querrá saber que pusimos su carta en el a t a ú d , y que la acompañó al Cielo. Por favor, acepte el profundo agradecimiento de mi esposo, y también el mío, por haberle escrito. Ahora rezamos sinceramente a Dios para que el espíritu de Mikiko lo proteja, en el cielo, de las balas enemigas."

No supe qué pensar. Me sentí aturdido e impotente. Varias horas más tarde, después de yacer en mi camastro y mirar al cielo raso, escribí una larga carta a la madre de Mikiko, para expresarle mi pésame por su pérdida. Con la carta puse una suma simbólica de dinero para su familia, con destino a alguna ofrenda en la tumba de ella, de acuerdo con una tradición ancestral.

Durante varios días experimenté una tremenda nostalgia, ansié ver a mi familia, a mi madre y mis hermanos y hermanas.

No tuve que esperar mucho tiempo antes de volver a ver Japón, Dos días después recibí órdenes de rotación, en las que se me instruía que me presentase en el Ala de Omura. la base aérea más cercana a mi aldea natal. Mi partida no fue en modo alguno jubilosa. El capitán de personal, con el rostro inexpresivo, me previno:

-Por motivos de seguridad, no hablará a nadie, en Japón, acerca del desastre. ¿Me entiende?.

-Sí, señor. Por motivos de seguridad no hablaré a nadie, en Japón, acerca del desastre -entoné. Saludé y salí del aeródromo, para subir a bordo del avión de transporte que me llevaría a casa.

CAPITULO 6

Regresé a la base de Omura de humor sombrío. El devastador ataque contra el aeródromo, con la pérdida de muchos amigos íntimos; la muerte de Mikiko y mis propias heridas: todo contribuía a un desánimo general. Más aún, a pesar de la proximidad de la base aérea a mi hogar, no se me permitiría visitar a mi familia hasta que mis heridas estuviesen completamente curadas.

Esperé con recelo mi primera entrevista con el comandante de personal de Omura. Cuando estuve destinado allí, el año anterior, su desprecio y hostilidad hacia todos los estudiantes resultaron penosamente evidentes, y esa actitud me incluía a mí también. Para mi sorpresa, el comandante me dedicó una amplia sonrisa cuando me puse en rígida posición de "Firmes" ante su escritorio. Me miró durante unos instantes, examinando mi uniforme, mi rostro, mis ojos, que miraban directamente hacia adelante. ¡Su expresión era radíante! Yo no lo sabía, pero la noticia de mi ataque individual contra los doce bombarderos, a despecho de su resultado negativo, había precedido a mi regreso a Japón Ya no era el despreciable aspirante que debía ser empujado de un lado a otro, el comandante me informó que podría descansar en Omura, que por el momento no se me asignaría ninguna misión específica. Este giro de los acontecimientos resultaba sorprendente, los enganchados no tenían derecho a semejante tratamiento.

En el comedor me di cuenta de que mis vuelos en China, con mi victoria aérea y el ataque contra los bombarderos rusos, me habían convertido en un pequeño héroe para los aspirantes a pilotos de la base. Fue una sensación maravillosa y extraña que esos hombres se apiñaran a mi alrededor, ávidos de oír hablar de la guerra aérea en el continente asiático.

Descansé durante una semana, dormí todo lo que quise y observé a los estudiantes en sus vuelos de adiestramiento. Luego recibí una carta de una joven cuyo nombre no reconocí, Fujiko Niori. Me decía:

"Soy la hermana de Mikiko, y deseo aprovechar esta oportunidad para agradecerle con todo el corazón su carta a mi madre, y también por sus amables palabras y su atención hacia mi hermana menor. Su carta a mi familia fue un rayo de sol, cuando todos estábamos abrumados por la muerte de Mikiko. No me avergüenza decirle que todos lloramos por la pérdida de Mikiko, cuando ella era la más feliz."

"Debo confesar que, hasta que llegó la carta de usted, yo tenía la impresión de que a los pilotos de caza sólo les interesaba el combate, y que carecían de calidez y de emociones. Por supuesto, su carta me hizo cambiar de opinión. Si se me permite, deseo sinceramente convertirme en su amiga, especialmente en nombre de mi hermana. Mi dicha será completa si responde a esta carta,"

En el sobre había una foto de Fujiko. Si era posible, la joven de dieciocho años era más bella aún que su hermana.

Respondí enseguida, diciéndole que había recibido heridas leves en China, y que ahora me hallaba de regreso en Japón para completar mi recuperación, Le dije que los médicos opinaban que pronto podría volver a volar, y que una vez curado abrigaba la esperanza de verla.

La segunda carta de ella estuvo en mis manos pocos días después. Fujiko me escribía en detalle sobre su vida, y acerca de los acontecimientos cotidianos de su pueblo de Tokushima, en la isla de Shikoku. Durante el mes siguiente, con poco que hacer en la base aérea de Omura, dediqué buena parte de mi tiempo a escribir cartas a Fujiko, y a leer varias veces las de ella. Su correspondencia estaba muy bien escrita, y me pregunté si sus borradores iniciales no serían corregidos por su madre, ¡práctica muy común!.

En noviembre de 1939 recibí mi primera licencia en un año, para visitar a mi madre y mi familia. Con mis heridas ya curadas del todo, estaba ansioso por hacer el viaje a casa. El viaje en tren llevaría apenas una hora. Sabía que en casa había terminado la cosecha de arroz. Los arrozales y campos se encontrarían desolados con la proximidad del invierno, pero eso tenia poca importancia para mí. Después del monótono continente chino, mí provincia natal parecería nada menos que un jardín, y a medida que el tren avanzaba hacia la aldea, veía elevarse hacia el cielo las hermosas montañas Kiushu, ricas y verdes, con sus densos bosques, los arroyos chispeando con los últimos rayos del sol de la tarde,

No pude dar crédito a mis ojos cuando caminé por el sendero hacia mi vieja casita. Una enorme multitud se arremolinaba en el patio, y al divisarme en el camino salieron en tropel a gritar sus saludos. ¡Me asombré al ver a mi madre acompañada nada menos que por un dignatario como el Jefe de la Aldea!. No sólo el estimado caballero se acercó para darme la bienvenida en persona, sino que casi todos los funcionarios de la aldea se apretujaron para extenderme las manos en cálido recibimiento.

El Jefe de Aldea proclamó, en voz alta:

- ¡Bienvenido a casa, Saburo, héroe de nuestra modesta aldea!

¡Me ruboricé, Jamás había soñado que nada semejante pudiese ocurrir! Balbuceé y traté de decir al Jefe de Aldea que era cualquier cosa, menos un héroe, apenas un subalterno que había derribado un solo caza ruso.

-No, no -interrumpió-, basta de rechazos, ¡Está muy bien ser modesto, pero todos sabemos que eres el ganador del reloj de plata del emperador en la Escuela de Aviadores Navales, y que se te eligió como el aviador más prometedor de nuestra nación!.

No pude pronunciar una sola palabra, Me cruzaron por la mente los sucesos de cinco años atrás, cuando recorrí ese mismo camino, arrastrando los pies, deshonra para la familia y la aldea, con mis amigos de toda la vida apartando la mirada, avergonzados. ¿Podía saber esa gente cómo busqué a ciegas, casi impotente, en mi carlinga, en el primer combate, sin saber qué hacer? ¿O cómo mi capitán quedó mudo de cólera ante mi conducta? ¡Y ahora... todo eso! Era abrumador.

Y entonces hubo un gran banquete en el angosto patio. Enormes cantidades de comida y muchas botellas de sake, vino de arroz. Todavía me sentía anonadado y aturdido por la inesperada recepción, hasta que mi madre me llamó aparte con un susurro:

- ¡Han sido tan buenos con nosotros, y toda esta comida fue una contribución de ellos en honor de tu llegada al hogar! No frunzas tanto el ceño; devuelve el honor mostrándote agradable en tus modales.

Todos los presentes insistieron en conocer todo lo ocurrido en China, y me interrumpían para exigir que relatase todos los detalles de mi combate contra el caza ruso, y cómo había atacado a la formación de bombarderos rusos. Resultaba extraño escuchar a esa gente de edad, la más respetada de nuestra aldea, que profesaba su admiración por lo que yo había hecho. Pero lo más maravilloso eran los ojos resplandecientes de mi madre, quien casi estallaba de orgullo por su hijo. Y el resto de mi familia, mis tres hermanos y mis hermanas, ataviados con sus mejores ropas, felices y sonrientes, contemplaban los acontecimientos de la noche. Tuve muy poco tiempo para conversar con mi madre; la fiesta duró la mayor parte de la noche.

Pero cuando nuestros invitados se despidieron, me di cuenta muy pronto de que mi familia seguía siendo tan pobre como cuando partí para incorporarme a la Armada. Mi madre acalló mis temores asegurándome que toda la aldea la había ayudado en sus labores, y que nuestros vecinos no habrían podido ser más bondadosos.

Durante mi estancia en China había enviado la mayor parte de mí salario a mi familia. En aquel país el dinero tenía muy poca utilidad. Jamás bebía, y por cierto que no agasajaba a ninguna muchacha Ambas cosas eran consideradas vicios para los pilotos de caza, y yo no deseaba que me dirigieran críticas.

-Saburo -continuó mi madre-, estamos agradecidos por la constante ayuda que nos diste al envíar a casa la mayor parte de tu paga. Pero ahora quiero que termines con eso. Has estado entregando demasiado de los fondos que necesitas para tí. Ya es hora de que comiences a pensar un poco más en ti mismo, y a ahorrar para cuando te cases, algún día.

Protesté con acaloramiento. Había logrado ahorrar una buena

suma, y no tenía planeado casarme hasta dentro de bastantes años. De pronto recordé a Fujiko, con quien me carteaba todos los días. Se me ocurrió que, si me hubiese quedado en mi aldea en lugar de alistarme en la Armada y ascender a piloto, ¡la posición de la familia no le habría permitido hacer nada más que hablarme!

De regreso a Omura, el comandante de personal volvió a anotarme en las hojas de vuelo, e inicié una serie de intensos vuelos de adiestramiento, para recuperar una mano segura en los mandos de los cazas. En la segunda semana de enero de 1940 encontré mi nombre en el tablero de boletines, con órdenes que me notificaban que había sido elegido, junto con varios otros pilotos, para hacer un vuelo de exhibición sobre la gran ciudad industrial de Osaka, el 11 de febrero, nuestro Día de Fundación Nacional.

Envié una carta a Fujiko, hablándole del vuelo. En su contestación me preguntaba dónde me alojaría, pues "mis padres y yo deseamos visitarte ese día en Osaka". ¡Una visita de la familia! Era un verdadero honor, pues hacía falta todo un día da viaje, desde Tokushima, a través del mar del Japón, hasta Osaka.

El vuelo de exhibición salió bien. Japón se veía hermoso desde el aire, con los pulcros y ordenados campos y arrozales, los jardines cultivados y los parques. Vi a escolares en sus patios, formando caracteres que decían **"¡Banzai!",** cuando nuestra formación pasó por arriba. Ya avanzada la tarde, con el vuelo completado, fuimos a nuestras habitaciones de un hotel de Osaka.

Apenas había terminado de afeitarme y ponerme un uniforme limpio, cuando uno de los suboficiales pilotos irrumpió y rugió con energía:

- ¡Piloto Sakai! ¡Muévase! ¡Su novia está abajo, esperándolo! -Todos ríeron y aplaudieron, mientras yo enrojecía y salía de prisa.

Fujiko Niori estaba deslumbrante. Me detuve en la escalera y la miré, conteniendo el aliento. Iba vestida con un hermoso kimono, y me esperaba con sus padres en el pórtico. Casi no pude hablar, y me resultó un esfuerzo apartar la mirada de la joven. Farfullé algo e hice una reverencia.

Esa noche la familia Niori me llevó como su invitado, a cenar en uno de los famosos restaurantes del centro de Osaka. ¡Jamás había estado en un restaurante como ése!

Los padres de Fujiko se portaron espléndidamente conmigo, e hicieron lo posible para que me sintiera a mis anchas Pero no pude dejar de sentirme tímido, pues resultaba evidente -para ellos, para Fujiko y para mí mismo- que me estudiaban y examinaban como el novio en potencia de su hija. Mi angustia era acentúada por el conocimiento de que la familia Niori era una de las más distinguidas de Japón, que provenían de uno de los destacados grupos de samurais del país, y que el padre de Fujiko había logrado prominencia como profesor universitario. Durante la cena rechacé una taza de sake que me sirvió el señor Niori. Sonrió e insistió, hasta que le informé que, como piloto de caza, no bebía. Mi respuesta, por supuesto, complació a toda la familia.

La noche terminó demasiado pronto, y las despedidas en el hotel serían las últimas hasta mucho tiempo más tarde. Pero terminó con la aprobación, no enunciada pero evidente, que se me extendió como pretendiente de Fujiko.

De vuelta en Omura, reanudé el adiestramiento de sol a sol. Pasó la primavera, y después llegó el verano y se fue. Y yo seguía en Omura, maldiciendo las demoras que me mantenían en el campo de adiestramiento. Lo que me alentaba eran las cartas de Fujiko. que llegaban de forma ininterrumpida; en ese aspecto, me sentía lleno de esperanzas y de sueños.

Pero estaba deprimido. Recibía cartas de mis amigos pilotos, quienes todavía volaban en China y escribían, en términos encendidos, sobre las hazañas aéreas que realizaban de semana en semana. Casi todos ellos eran ahora ases, pilotos temidos por el enemigo mientras tejían una trama de supremacía aérea absoluta en China. Por fin llegó la buena noticia, con la orden de traslado a la Base Aérea de Kaohsiung, en Formosa. Había transcurrido un año desde mi regreso de China, y ansiaba volver a la acción. Para entonces, Kaohsiung se había convertido en la principal base aérea exterior de Japón, y un traslado allá representaba misiones de combate poco después.

Pero antes de partir compré algo que hacía años anhelaba, una cámara Leica con una lente Sonar 2.0, considerada entonces la mejor cámara del mundo. Me imagino que la adquisición de una cámara no sería considerado algo de especial importancia por la mayoría de la

gente, pero representaba más de tres meses de paga, y liquidó casi todos mis ahorros. Para mí, la Leica era una bellísima gema de precisión. Tenía una utilización particular para ese tipo de cámara; nuestros cazas no llevaban las cámaras automáticas tan familiares para los pilotos norteamericanos, y la Leica se adaptaba muy bien para la fotografía aérea desde una carlinga.

En Kaohsiung me aguardaba una tremenda sorpresa. En el aeródromo vi extraños cazas nuevos, tan distintos de los familiares Claude Tipo 96 como el día de la noche. Eran Los nuevos cazas Zero Mitsubishi, esbeltos y modernos. El Zero me emocionó como nada me había emocionado hasta entonces. Aún en tierra tenía las líneas más puras que nunca hubiese visto en un avión. Ahora teníamos carlingas cerradas, un motor potente y tren de aterrizaje retráctil. En lugar de dos ametralladoras livianas, estábamos armados con dos ametralladoras, y además dos cañones pesados de 20 mm.

El Zero tenía casi el doble de velocidad y autonomía que el Claude, y pilotarlo era un sueño. Era el más sensible que hubiera pilotado nunca, y apenas una leve presión de los dedos producía una respuesta instantánea. Casi no podíamos esperar a encontrarnos con aviones enemigos, en ese nuevo y notable aparato.

Hicimos pasar por su primera prueba al nuevo caza en la ocupación de la Indochina francesa, como cobertura de nuestras tropas del ejército que ocupaban posiciones clave en tierra. Eso representó un vuelo sin escalas, de 1.300 kilómetros, desde Kaohsiung hasta la isla de Hainán. Era una distancia increíble para un caza, en especial cuando buena parte del vuelo se hacía sobre el océano. Se llevó a cabo sin tropiezos... una verdadera maravilla para nosotros, acostumbrados a los Claude, de poca autonomía.

Pero no hubo oposición cuando patrullamos sobre las fuerzas de ocupación que penetraban en Indochina. Aparte de unas pequeñas escaramuzas de frontera causadas por tropas regionales francesas no informadas, nuestras tropas avanzaron con tranquilidad y sin problemas. Por supuesto. La ocupación se realizó de forma "pacífica", después del acuerdo con las autoridades francesas locales, que impidió la guerra.

Las pruebas de combate de los Zero se postergaron hasta que se nos envió al Ala Aérea de Hankow, en mayo de 1941. Otra vez

en el escenario bélico de China, descubrimos que los pilotos enemigos habían perdido las ganas de combatir. Ya no se mostraban agresivos y rápidos para atacar, como los tres cazas rusos que se precipitaron contra nuestro quince Claude en mi primer vuelo. Los pilotos enemigos nos eludían en casi todas las oportunidades, y sólo nos enfrentaban cuando tenían la ventaja de tener el sol atrás, en un ataque por sorpresa. Su timidez nos obligó a penetrar cada vez más profundamente, para imponerles el combate.

El 11 de agosto de 1941 me destinaron a una de esas misiones, con el objetivo expreso de obligar al enemigo a luchar. Fue un vuelo sin escalas de 1.200 kilómetros, de Ichang a Chengtu. Era territorio familiar, sobre Ichang. entonces ocupada por el enemigo, había enfrentado entonces a doce bombarderos rusos.

En nuestro vuelo de penetración escoltamos a doce bombarderos bimotores Mitsubishi Tipo I, mejor conocidos durante la segunda guerra mundial con la denominación de Betty. Los bombarderos despegaron de Hankow poco después de medianoche, y nos unimos a ellos sobre Ichang. La noche era oscurísima, y nuestro único punto de referencia era el blanquecino valle del Yangtsé, que serpenteaba por una campiña oscura. Llegamos a la pista de Wenkiang antes del alba, y describimos lentos círculos hasta el amanecer. Por último, el cielo se aclaró. No aparecieron cazas enemigos. Vimos que el jefe de vuelo inclinaba su Zero y se zambullía. Esa era la señal para ametrallar,

Uno tras otro, nos precipitamos desde el cielo hacia el aeródromo, donde vi a los cazas rusos moviéndose ya en las pistas, en sus carreteos de despegue. Sus tripulaciones de tierra corrían frenéticamente, rumbo a las trincheras,

Me enderecé a baja altura, apareciendo por detrás de un caza E-16 que rodaba por el aeródromo. Era un blanco perfecto, y una breve salva de cañón hizo estallar al caza en llamas. Atravesé el aeródromo y describí una cerrada espiral hacia la derecha, con un ascenso empinado, para volver en otra pasada. A izquierda y derecha había trazadoras y fuego antiaéreo, pero la inesperada velocidad del Zero desconcertó a los artilleros enemigos.

Otros cazas Zero se zambulleron e hicieron pasadas de ametrallamiento sobre las pistas. Varios de los cazas rusos ardían o se

habían estrellado. Salí de una picada para poner a otro avión en mi mira, Una segunda ráfaga de cañonazos, y hubo una bola de fuego en forma de hongo.

No quedaba nada más que ametrallar. Nuestro ataque había limpiado el aeródromo de aviones enemigos, y ni un solo avión ruso se hallaba en condiciones de volar. La mayoría de ellos ardían o habían estallado. Otra vez a 2.000 metros, vimos que los hangares y otros cobertizos ardían intensamente por el ataque de bombardeo. Fue un trabajo minucioso. Nos desilusionó la falta de oposición aérea, y continuamos describiendo círculos, con la esperanza de que el humo que se elevaba atrajese a los aviones enemigos.

De pronto tres Zeros salieron de la formación y se precipitaron a tierra. Muy abajo, vi un biplano de vivos colores que serpenteaba sobre el terreno. En un santiamén, los tres cazas atacaron al avión enemigo, rociándolo de balas de ametralladora y de cañón, pero sin éxito, ya que el diestro piloto enemigo zigzagueaba a derecha e izquierda, llevando a su lento pero ágil avión en enloquecidos giros, para eludir los disparos. Los tres cazas subieron chillando y se alejaron del biplano indemne.

Entonces me tocó el turno a mi, y puse al biplano en mi mira y oprimí el gatillo. Se alejó, virando violentamente hacia la izquierda, en un giro demasiado cerrado para que lo siguiese siquiera un Zero. Otro Zero se unió a la refriega, y los cinco hendimos el aire con desesperación, tratando de poner en nuestra mira al esquivo enemigo. El piloto era un verdadero maestro. El biplano era casi un fantasma mientras describía sus giros repentinos, espirales, rizos, y recurría a todo tipo de maniobras, en apariencia imposibles. No pudimos pescarlo con una sola ráfaga continuada.

De pronto llegamos a la cima de una baja colina del oeste de Chengtu. El piloto del biplano no tuvo más remedio que salvar la colina, describiendo un lento barreno mientras trepaba. Fue la única equivocación, el único error fatal, que no le está permitido a piloto alguno. Su vientre chispeó ante mi mira, y las balas de cañón atravesaron las tablas del piso y penetraron en la carlinga. El biplano cayó en un violento giro, en el momento en que otro Zero disparaba inútiles balas a un aparato con un muerto a los controles. El avión chocó contra una colina y estalló.

Con ese sumaban dos, y era mi primero con el Zero.

Esa fue nuestra última acción de combate en el escenario de guerra de China. Poco después nos trasladamos a Yucheng, una pequeña ciudad río Amarillo arriba. Durante varias semanas de patrulla aérea no encontramos ningún avión enemigo.

A principios de septiembre, todos los pilotos navales regresaron a Hankow, donde nos sorprendió la aparición del vicealmirante Eikichi Katagiri, comandante de la Fuerza Aeronaval en China. El almirante nos dijo que seríamos trasladados a Formosa, donde "cumpliríamos una importantísima misión". No agregó detalles, pero nos resultó evidente que parecía inminente una guerra abierta contra las grandes potencias de Occidente

En septiembre nos hallábamos de vuelta en la isla. Un total de 150 pilotos de cazas y una cantidad igual de tripulantes de bombarderos pasaron de la base aérea de Kaohsiung a Tainán, donde se nos organizó como la nueva Flotilla de Tainán.

Todo el Pacífico estaba a punto de estallar.

CAPITULO 7

El 2 de diciembre el vicealmirante Fushizo Tsukahara, comandante de la Undécima Flota Aérea, envió los primeros aviones de reconocimiento sobre las Filipinas. Volvieron el 4 y el 5 para tomar fotos de los aeródromos Clark e Iba, y de otras grandes instalaciones próximas a Manila, desde una altura de 6.000 metros. Las fotos que nos mostraron, del aeródromo Clark, revelaban con claridad treinta y dos bombarderos B-17, tres aviones medianos y setenta y uno pequeños. La Armada calculó que en Luzón habría 300 aviones de combate, de todo tipo, cifra que más tarde descubrimos que era el doble de la cantidad de aviones realmente existentes en Filipinas.

Nuestros aviones de reconocimiento no eran los únicos que se dedicaban a ese tipo de actividad. Se veían Catalinas norteamericanos, muy a menudo, sobre Formosa. Los hidroaviones bimotores aparecían en días nublados, volaban lentamente a una altura de 500 metros y tomaban tranquilamente fotos de nuestras instalaciones de tierra y nuestros aparatos.

Los pilotos norteamericanos eran asombrosos. Con sus aparatos lentos y pesados, habrían debido resultar presas fáciles, pero nunca pudimos interceptar uno solo. Cuando chillaban las alarmas, de ataque aéreo, decenas de nuestros pilotos se lanzaban al aire, pero invariablemente los Catalina se deslizaban dentro de la densa capa de nubes y escapaban indemnes. Sus fotos, tomadas a tan baja altura, deben de

haber dicho a los norteamericanos todo lo que querían conocer sobre nuestras unidades aéreas.

Cuando llegamos a Tainán como parte de la nueva flotilla, iniciamos un nuevo e intenso período de adiestramiento. Los hombres no podían salir de sus aeródromos. Desde el alba hasta muy avanzada la noche, siete días por semana, con cualquier tiempo que hiciera, estábamos ocupados en vuelos de adiestramiento para aprender los aspectos más sutiles de las misiones de escolta, el vuelo de formación en masa, las pasadas de ametrallamiento y demás.

Nuestro primer plan de ataque para las Filipinas exigía el uso de tres pequeños portaaviones para acercar los Zeros a las islas enemigas. Eran el **Riujo,** de 11.700 toneladas; el **Zuiho,** de 13.950, un alijador de submarinos convertido en portaaviones, y el **Taiho,** de 20.000 toneladas, un barco mercante modificado. En teoría, los tres portaaviones habrían debido tener una capacidad combinada para noventa cazas, pero su cifra de operación real se acercaba más a los cincuenta aparatos, y aún esa cantidad se reducía a la mitad en los días ventosos. Tsukahara encontró que los tres barcos eran casi inútiles para sus necesidades.

Pero si los Zeros podían volar directamente de Formosa a las Filipinas, y regresar sin hacer escalas, eliminaríamos nuestra necesidad de portazviones. Sin embargo, los ayudantes del almirante dudaban de que un caza monomotor pudiese llevar a cabo una misión de ese tipo. El aeródromo Clark se encontraba a 700 kilómetros de nuestra base aérea, y el aeródromo Nichols, otro blanco importante cercano a Manila, se hallaba a 800 kilómetros de Tainán. ¡Eso significaba, teniendo en cuenta el factor distancia, el combustible para el combate y de reserva, que tendríamos que volar, sin escalas, de 1.600 a 2.000 kilómetros! Ningún caza había hecho nunca semejantes misiones de combate, y hubo vehementes discusiones entre los miembros del personal aéreo, en cuanto a si el Zero era capaz de tal comportamiento. Existía una sola manera de determinarlo.

Desde entonces volamos literalmente día y noche, para extender la autonomía de nuestros aviones. Fuera de su autonomía, el Zero estaba diseñado para mantenerse en el aire, en un solo vuelo, durante un máximo de seis o siete horas. Eso lo estiramos a diez o doce horas, y lo hicimos en vuelos de formación en masa. Yo mismo establecí la

marca de bajo consumo de 70 litros por hora; término medio, nuestros pilotos redujeron su consumo, de 140 litros por hora a solo 72. El Zero llevaba una carga de combustible normal de unos 730 litros.

Para ahorrar combustible, nuestra velocidad de crucero era de solo 115 nudos, a una altura de 3.600 metros, A plena potencia, el Zero era capaz de volar a 275 nudos. Cuando se forzaba para breves emergencias, podía llegar a su velocidad máxima de 300 nudos. En nuestros vuelos de larga distancia bajábamos las revoluciones de la hélice a solo 1.700 ó 1.850 por minuto y cerrábamos la válvula de control de aire a su mezcla más pobre. Eso nos proporcionaba el mínimo absoluto de energía y velocidad, y a cada instante nos encontrábamos a punto de perder potencia del motor y atascarnos.

Estos nuevos métodos de vuelo de larga distancia extendían, sin embargo, la autonomía del Zero en una notable proporción, y nuestros comandantes de vuelo comunicaron la emocionante noticia al almirante Tsukahara, quien entonces eliminó de sus planes los tres pequeños portaaviones. Dos de ellos regresaron a Japón, y uno pasó a apoyar nuestras operaciones en Palau, A consecuencia de ello, la Undécima Flota se convirtió en una flota sin barcos.

Por supuesto, sentíamos curiosidad en cuanto a la oposición que encontraríamos por parte de los norteamericanos. Conocíamos muy poco sobre los tipos de aviones o la capacidad de los pilotos norteamericanos, como no fuese para prever que poseerían una mayor competencia de vuelo que los pilotos contra quienes combatimos en China.

Ni un solo hombre puso en tela de juicio la sensatez del lanzamiento de la guerra. A fin de cuentas, éramos todos suboficiales adiestrados -penosamente- para responder de forma inmediata a las órdenes. Cuando se nos decía que voláramos y combatiésemos, lo hacíamos sin discutir.

A las dos de la mañana del 8 de diciembre de 1941, un ordenanza recorrió nuestro acantonamiento en Tainán y despertó a mi grupo de pilotos. Había llegado: el Día X, denominación con la cual conocíamos al día inicial de la guerra. Los pilotos se pusieron en silencio su ropa de vuelo, y salieron afuera en pequeños grupos. La noche era clara, sin luna, con refulgentes estrellas de horizonte a horizonte, Por encima de todo reinaba un silencio de muerte, sólo

quebrado por el ruido de nuestras botas sobre la gravilla y las voces bajas de los pilotos mientras corrían hacia la pista. El capitán Masahisa Saito, nuestro comandante, nos dijo que despegaríamos a las cuatro, e informó a cada vuelo sobre sus respectivas misiones para el ataque de los aeródromos norteamericanos en las Filipinas. Entonces sólo nos quedaba esperar. Los ordenanzas nos trajeron nuestros desayunos, mientras nos sentábamos junto a nuestros aviones, en la pista.

Más o menos a las tres comenzó a cernirse una bruma sobre el aeródromo, raro suceso en esa zona semitropical, A las cuatro, se había convertido en una espesa neblina, con la visibilidad reducida a apenas cinco metros. Los altavoces de la torre de control rugieron:

-El despegue se posterga indefinidamente.

Nuestro nerviosismo aumentó a medida que avanzaba la oscuridad. No hacíamos más que mirar nuestros relojes y maldecir la niebla. Pasaron tres horas de esa manera, y aún no se había disipado, Más bien, era más densa.

De pronto el altavoz crepitó:

-¡Atención! ¡He aquí un anuncio importante! -Los pilotos escucharon en atento silencio.- A las seis de esta mañana un destamento especial japonés logró llevar a cabo un devastador ataque por sorpresa contra las fuerzas norteamericanas en las islas hawaianas.

En la oscuridad se elevó un salvaje rugido. Los pilotos bailotearon y palmearon a sus amigos en la espalda, pero los gritos no eran sólo de júbilo. Muchos de los aviadores daban rienda suelta a su cólera contenida por verse encadenados al suelo mientras otros aviones aplastaban al enemigo.

El ataque creó un factor que debíamos tener en cuenta. Los norteamericanos estaban prevenidos ahora respecto de nuestro plan de ataque, y resultaba increíble que no estuviesen esperándonos en las Filipinas. La tensión fue en aumento a medida que se acercaba la mañana, La niebla había frustrado nuestros planes; peor aún, permitiría a los norteamericanos envíar sus bombarderos desde Luzón y sorprender a nuestros aviones en tierra, en cuanto se disipara la bruma. Ocupamos nuestras instalaciones de defensa. Los artilleros cargaron sus armas, y todos los hombres del aeródromo

aguzaron los oídos para escuchar la aproximación de bombarderos enemigos.

¡Cosa milagrosa, el ataque no se produjo! A las nueve de la mañana la niebla comenzó a levantarse, y el satisfactorio sonido de los altavoces nos dijo que despegaríamos en una hora. Todos los pilotos y tripulantes de bombarderos del aeródromo treparon a sus aparatos sin esperar nuevas órdenes.

A las diez en punto las luces de señales parpadearon a través de los últimos restos de neblina. Uno tras otro, los bombarderos rodaron por la larga pista. Uno, dos, tres y después seis aviones estuvieron en el aire, trepando sin cesar. El séptimo avión corría por la pista, a 350 metros de su punto de partida, cuando de pronto el tren de aterrizaje derecho se quebró. Con un gran rugido chirriante, el avión giró en tierra, sobre el vientre, y las llamas envolvieron todo el fuselaje. En el intenso resplandor del fuego vimos a la tripulación salir trabajosamente por las escotillas y saltar al suelo, para luego correr furiosamente lejos de su aparato. Al instante siguiente un tremendo estallido sacudió el aeródromo, cuando explotó la carga de bombas. Ninguno de los tripulantes sobrevivió a la explosión.

Los equipos de reparaciones estuvieron en la pista en pocos segundos, y los hombres se dedicaron frenéticamente a apartar las retorcidas piezas de metal. Decenas de hombres se precipitaron a rellenar el humeante cráter; en menos de quince minutos se dio al siguiente bombardero la señal de reanudar su despegue. A las 10 y 45 todos los aviones estaban en el aire: cincuenta y tres bombarderos y cuarenta y cinco cazas Zero.

Los cazas se dividieron en dos grupos, uno de los cuales permaneció con los bombarderos, como escolta, mientras que el otro se adelantaba para encarar a los aviones de interceptación, que estábamos seguros, después de la prolongada demora en nuestro ataque, estarían esperándonos en gran número. Yo volé en la primera oleada, y nuestra formación subió a 5.700 metros.

Poco después de pasar el cabo más meridional de Formosa, avisté una formación de nueve bombarderos que volaban en línea recta hacia Formosa; en apariencia, una fuerza enemiga dispuesta a atacar nuestros aeródromos. Nueve pilotos, incluido yo mismo, habíamos recibido instrucciones, antes del despegue, de enfrentar a

cualquier aparato enemigo que descubriésemos en nuestra ruta a Luzón, mientras que los demás debían continuar su ataque tal como se había planeado. Nos apartamos de la formación principal y volamos hacia los bombarderos. En pocos segundos estuve en posición de fuego, y me acerqué para encarar al avión delantero. ¡Estaba a punto de oprimir el gatillo cuando de pronto me di cuenta de que eran aviones del ejército japonés!. Balancee las alas como señal, a los otros cazas, de que no abrieran fuego. ¡Los tontos de los bombarderos! Nadie, en la zona de mando del ejército, se había tomado la molestía de coordinar sus vuelos con la Armada, y esos idiotas hacían un vuelo de adiestramiento de rutina.

Volvimos a nuestra formación cuando pasábamos sobre las islas Batán, a mitad de camino entre Formosa y Luzón. Las ocuparon nuestros paracaidistas, poco después de volar sobre las islas, para proporcionar refugio a cualquier avión que se viese obligado a aterrizar a su regreso de las Filipinas. En verdad, no perdimos ningún aparato por un aterrizaje forzoso. Y después aparecieron a la vista las Filipinas, de un verde intenso contra el opulento azul del océano. La línea de la costa se deslizó debajo de nosotras, bella y pacífica, sin ningún avión en el aire. Y entonces estuvimos sobre el mar de China.

A la 1 y 35 de la tarde entramos desde el mar de China y enfilamos hacia el aeródromo Clark. El espectáculo que nos recibió fue increíble. En lugar de encontrar un enjambre de cazas norteamericanos lanzándose a atacarnos, bajamos la vista y vimos a unos sesenta bombarderos y cazas enemigos pulcramente estacionados en las pistas del aeródromo. Estaban allí como patos inmóviles: los norteamericanos no hicieron intento alguno de dispersar los aviones y aumentar su seguridad en tierra. No pudimos entender su actitud. Pearl Harbor había sido atacada poco más de cinco horas antes; ¡sin duda tenían noticias de ese ataque y esperaban uno contra esos vitales aeródromos!.

Aún no podíamos creer que los norteamericanos no tuviesen cazas en el aire esperándonos. Por último, luego de varios minutos de describir círculos sobre los campos, descubrí a cinco cazas norteamericanos a una altura de 4.500 metros, unos 2.000 metros más abajo que nosotros. En el acto nos desprendimos de nuestros tanques

de combustible externos, y todos los pilotos armaron sus ametralladoras y cañones.

Pero los aviones enemigos se negaron a atacar, y mantuvieron su altitud. Era una situación ridícula, los cazas norteamericanos volaban a 4.500 metros mientras nosotros describíamos círculos encima de ellos, Pero nuestras órdenes nos prohibían atacar hasta que la fuerza de bombardeo principal llegase a escena.

A la 1 y 45 de la tarde, los veintisiete bombarderos con sus Zeros de escolta se acercaron desde el norte y entraron directamente en sus pasadas de bombardeo. El ataque fue perfecto. Largos racimos de bombas cayeron de los depósitos, hacia los blancos que los bombarderos habían estudiado en detalle durante tanto tiempo. Su precisión fue increíble... Fue, en verdad, el bombardeo más exacto que jamas presencié, durante la guerra, hecho por nuestros aviones. Toda la base aérea pareció saltar por el aire con las explosiones. Trozos de aviones, hangares y otras instalaciones se dispersaron locamente. Brotaron grandes incendios, y el humo se alzó hacia arriba.

Cumplida su misión, los bombarderos viraron e iniciaron su vuelo de regreso. Nosotros seguimos como escolta otros diez minutos, y después volvimos al aeródromo Clark. La base norteamericana era un matadero, llameante y humeante. Bajamos en círculo hasta 4.000 metros, todavía sin oposición enemiga, y recibimos orden de realizar ataques de ametrallamiento.

Con mis dos hombres de ala atados a mí como con hilos invisibles, llevé la palanca hacia adelante y me zambullí en ángulo agudo. Elegí dos B-l7 intactos, en la pista, como blancos, y los tres aviones lanzaron una descarga de balas contra los grandes bombarderos. Nos enderezamos muy bajo, cerca del suelo, y subimos empinadamente.

Nos atacaron cinco cazas. Eran P-40, los primeros aviones norteamericanos que había visto.

Moví la palanca, oprimí el pedal del timón, e hice una brusca espiral hacia la izquierda, y luego, usé otra vez la palanca para un ascenso repentino. La maniobra frustró el ataque enemigo, y los cinco P-40 hicieron un brusco barreno hacia atrás y se dispersaron. Cuatro de los aviones describieron un arco hacia arriba, por entre las gruesas columnas de humo negro arremolinado sobre el aeródromo, y desaparecieron.

El quinto avión realizó una espiral hacia la izquierda... un error. Si se hubiera mantenido con su grupo, habría podido escapar dentro del denso humo. Subí enseguida, y me acerqué al P-40 desde abajo; el norteamericano hizo un medio tonel e inició un rizo alto. A 200 metros, el vientre del avión apareció en mi mira. Empujé el acelerador hacia adelante y reduje la distancia a cincuenta metros, mientras el P-40 trataba desesperadamente de alejarse. Estaba prácticamente liquidado, y una breve ráfaga de mis ametralladoras y de mi cañón penetró en la carlinga, haciendo estallar la cubierta. El caza pareció tambalearse en el aire, y luego cayó y se precipitó a tierra.

Era mi tercera víctima... y el primer avión norteamericano derribado en las Filipinas.

Después de eso no vi más cazas, pero otros pilotos de Zero encontraron un grupo de aviones en el aire. Esa noche, más tarde, de regreso en Tainán, nuestros informes mostraron nueve aviones derribados, cuatro probablemente destruídos en el aire y treinta y cinco destruídos en tierra. Los cañones antiaéreos del aeródromo Clark derribaron un Zero, y otros cuatro se estrellaron durante el viaje de vuelta. Pero ni un solo avión se perdió por obra de un aparato enemigo.

CAPITULO 8

En el segundo día de la guerra -el 9 de diciembre- entablamos nuestras peores batallas contra violentas tormentas de lluvia, que estuvieron a punto de infligir serias pérdidas a nuestras unidades aéreas. El 9, temprano, partimos hacia Luzón. El tiempo era tan malo, que los bombarderos se vieron obligados a permanecer en tierra. La tormenta azotó a las Filipinas, así como a Formosa, y al final del día sólo habíamos destruído unos pocos aviones en tierra.

Tormentas de lluvia torrencial quebraron la gran formación de cazas en el vuelo de regreso. La lluvia era increíble; azotó a los cazas, más livianos, con el peor aguacero que haya conocido nunca. Vertiginosas masas de nubes nos empujaron hacia la superficie del océano. Por fin nos dispersamos en V de tres cazas cada una, y cada grupo sólo se ocupo de su propia seguridad.

Desde una altura de quince o veinte metros, el agua era una visión aterradora, revuelta por el viento en una espuma blanca. No tuve más remedio que volar a esa baja altura, con mis dos hombres de ala desesperadamente aferrados a mi cola, tratando de no perder de vista mi avión. Durante cuatro horas nos abrimos paso hacia el norte, con los indicadores de combustible cada vez más bajos. Por último, después de lo que parecieron incontables horas, la punta meridional de Formosa apareció a través de las nubes. Describimos círculos en medio del aguacero, hasta que encontramos una base

aérea del ejército cerca de la costa, y con combustible apenas suficiente para nuestra aproximación, nos posamos en la fangosa pista. Otros treinta cazas me habían precedido, y esa noche, más tarde, descubrimos que tres cazas hicieron aterrizajes forzosos en un islote, cerca del aeródromo del ejército. Sin embargo, no perdimos un solo piloto.

Esa noche tuvimos nuestra primer descanso de verdad, en los tres meses transcurridos desde que nos asignaron a Formosa. La sucia posada de la aldea de aguas termales fue para nosotros un pequeño paraíso, cuando nos acostamos para dormir largamente, después de habernos remojado en las bañeras.

El tercer día de la guerra es una jornada que recordaré durante mucho tiempo, parque el 10 de diciembre derribé mi primer Boeing B-17; fue también la primera Fortaleza Volante que los norteamericanos perdieron en combate. Después de la guerra descubrí que ese bombardero iba pilotado por el capitán Colin P. Kelly (h), el héroe norteamericano del aire.

No despegamos hacia Luzón hasta las 10 de la mañana, ya que todos los cazas tenían que volar primero a Tainán para reagruparse, armarse y recibir nuevas órdenes. Partimos de Tainán con una formación de veintisiete cazas. Sobre el aeródromo Clark no encontramos un solo blanco. Durante treinta minutos volamos en círculo sobre la incendiada base norteamericana, pero no vimos un solo avión, ni en tierra, ni en el aire.

El grupo viró hacia el norte para proteger al convoy japonés que desembarcaba tropas en Vigan. Un crucero liviano del tipo **Nagara,** de 4.000 toneladas, y seis destructores, escoltaba a cuatro transportes. Un informe norteamericano sobre esta fuerza, basado en declaraciones de la tripulación superviviente del aparato del capitán Kelly, exageró groseramente la cantidad de naves. Según los norteamericanos, nuestra fuerza estaba formada por el acorazado **Haruna,** de 29.000 toneladas, seis cruceros, diez destructores y cincuenta y dos transportes.

Mantuvimos la cobertura sobre los transportes durante veinte o veinticinco minutos, volando a 5.500 metros. Estábamos demasiado alto para ver las columnas de agua del estallido de las bombas, pero los tres anillos resultaban inconfundibles. Una segunda mirada nos

mostró que ninguno de los barcos había sido tocado, aunque el informe norteamericano sobre el ataque afirmaba que el acorazado inexistente había recibido un impacto directo y dos muy cercanos, y quedó lanzando humo y dejando caer petróleo al agua.

A los otros pilotos y a mí nos inquietó el hecho de que el enemigo hubiese podido atacar a pesar de la protección de nuestros cazas Zero. ¡Ni siquiera habíamos visto a los bombarderos! Unos momentos más tarde, después de revolverme en mi carlinga, vi a un solitario B-17 a unos 1.800 metros por encima de nosotros, volando hacia el sur. Llamé la atención de los otros pilotos hacia el bombardero, y seguimos buscando a los otros aviones que, estábamos seguros, habían ayudado en el ataque. Nunca habíamos oído hablar de bombarderos no escoltados en combate, y menos aún de un solo bombardero en una zona sobre la cual se sabía que estaba patrullada por decenas de cazas enemigos. Por increíble que parezca, ese B-17 había llevado a cabo un ataque individual, en las barbas de todos nuestros aviones. La verdad es que el piloto no carecía de valentía.

Recibimos la señal de persecución de nuestro avión delantero, y todos, menos tres cazas que permancieron detrás, como protección de los transportes, viramos y corrimos tras el bombardero que huía. El B-17 era asombrosamente veloz, y sólo con el acelerador a fondo conseguimos ponernos a distancia de ataque. A unas cincuenta millas al norte del aeródromo Clark, maniobramos para hacer nuestras pasadas. De pronto aparecieron tres Zeros -en apariencia como por arte de magia-, y se cruzaron en el rumbo del B-17. Era evidente que pertenecían al Ala de Kaohsiung que había ametrallado el aeródromo Nichols ese mismo día, más temprano.

Todavía no teníamos distancia para disparar, cuando los tres cazas de Kaohsiung hicieron sus pasadas sobre el enorme avión. El bombardero continuó serenamente su marcha, casi como si los Zeros fuesen unos mosquitos inoportunos. El aire enrarecido, a 6.600 metros, le daba la leve ventaja de imponer una reducción en la capacidad de los Zeros.

Siete de nuestros cazas se unieron a los tres aviones de Kaohsiung, y se lanzaron al ataque. Resultaba imposible que los diez Zeros efectuasen un ataque coordinado contra el bombardero, porque en el aire enrarecido podíamos muy bien excedernos en la

maniobra y embestir a otro avión. En cambio formamos en una larga fila, e hicimos cuatro pasadas de fuego, uno tras otro; cada avión hizo su pasada solo. Fue una maniobra dilapidadora de tiempo, y me irritó debido a la larga espera para cada pasada. Para cuando los diez Zeros hicieron sus pasadas, quedamos atónitos. Daba la impresión de que ni una sola bala de ametralladora o de cañón había hecho impacto en el bombardero.

Esa era nuestra primera experiencia con los B-17, y el extraordinario tamaño del avión nos hizo calcular mal la distancia de fuego. Ademas, la increíble velocidad del bombardero, que no habíamos tenido en cuenta, desconcertó a nuestro goniómetros. Por fortuna, la puntería de los artilleros enemigos no fue mejor que la nuestra.

Después de mi pasada vi que nos encontrábamos sobre el aeródromo Clark, y pareció indudable que el piloto del B-17 había pedido ayuda a los cazas norteamericanos. Teníamos que destruir rápidamente el avión, no fuese que nos viéramos encerrados en una trampa de nuestra propia fabricación. Pero en apariencia tenía muy poco sentido continuar con las largas pasadas y zambullirnos sobre el bombardero desde atrás. Resolví probar un ataque de aproximación directamente desde la cola. Por supuesto, tenía la gran ventaja de que los primeros modelos del B-17 carecían de torretas de cola, pues de lo contrarío jamás habría podido mantener mi rumbo. Con el acelerador a fondo, me coloqué detrás del bombardero y me acerqué para mi pasada de fuego. Al verme, otros dos cazas se aproximaron, y, ala con ala, volamos a cobrar nuestra víctima.

Las ametralladoras de la Fortaleza chisporrotearon cuando el piloto se zarandeó de un lado a otro, tratando de dar a los artilleros de los costados la oportunidad de ponernos en sus miras, Pero a pesar de las frenéticas maniobras defensivas, las trazadoras enemigas erraron a nuestros aviones. Me adelanté a los otros dos cazas y abrí fuego. Volaron trozos de metal del ala derecha del bombardero, y después brotó hacia atrás una delgada película blanca Parecía gasolina que hubiesen soltado, pero podía haber sido humo. Mantuve mi fuego contra la parte dañada, con la esperanza de acertar con mis balas de cañón, bien a los tanques de combustible, o bien al sistema de oxígeno. De pronto la película se convirtió en un surtidor; el

avión pareció estar incendiado en el interior del fuselaje. No pude continuar el ataque; mis municiones se habían acabado.

Me aparté para dejar que el Zero que venía detrás hiciera lo suyo. El piloto se aferró ferozmente a la cola del B-17 y lo roció con un torrente de balas de ametralladora y de cañón. Pero el daño ya estaba hecho, y en el momento en que el otro caza se acercaba, el bombardero inclinó el morro hacía abajo y voló hacia tierra. Milagrosamente, sus alas estaban equilibradas, y era posible que el piloto del bombardero estuviese tratando de hacer un aterrizaje forzoso en el aeródromo Clark. Me zambullí detrás de la mutilada Fortaleza, y, manteniendo una distancia de varios centenares de metros, tomé fotos con mi Leica. Logré sacar tres o cuatro. A 2.000 metros, tres hombres saltaron fuera del avión. Sus paracaídas se abrieron, y en el instante siguiente el B-17 desapareció entre las nubes.

Más tarde conocimos informes en el sentido de que los norteamericanos habían maldecido a nuestros pilotos de caza por ametrallar a los tripulantes que descendían a tierra debajo de sus paracaidas. Eso fue pura propaganda. El mío fue el único caza Zero próximo al bombardero cuando abandonaron su avión, y no me quedaba una sola bala de cañón o de ametralladora. Lo único que pude disparar fueron fotos con la Leica.

Ningún piloto japonés vio estrellarse al B-17, de modo que en esa oportunidad no se lo anotó como derribado.

La valentía del piloto al intentar su bombardeo solitario fue objeto de muchas discusiones, en nuestros alojamientos, esa noche. Nunca habíamos oído nada parecido, hasta entonces; un solo avión que se arriesgase a una destrucción casi segura frente a tantos cazas enemigos, sólo para llevar a cabo su ataque. Las discrepancias entre los informes de los tripulantes sobrevivientes no disminuían en modo alguno el acto de heroísmo. Más avanzada esa tarde, de vuelta en Formosa, descubrimos que las alas del Zero habían sido perforadas por las balas de ametralladora disparadas por los artilleros del bombardero.

Trece años después, de esa batalla conocí en Tokio al coronel Frank Kurtz, de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, piloto del famoso bombardero "Swoose". Kurtz me dijo:

-El día en que Colin fue derribado, yo me hallaba en la torre

del aeródromo Clark. Vi que llegaba su avión, y usted estuvo en lo cierto cuando pensó que trataba de aterrizar. Tres paracaídas abiertos descendieron a través de las nubes, que me parecieron estar a 750 metros. Luego se abrieron otros cinco paracaídas. Por lo menos me parecieron cinco desde donde estaba. Está claro que Colin no pudo saltar.

CAPITULO 9

Esa noche encontré varias cartas de casa, y un paquetito enviado por Fujiko. Me enviaba una faja de algodón para envolverme el estómago con ella, con mil puntadas rojas; ése era el talismán tradicional de Japón contra las balas enemigas.

Fujiko escribió:

"Hoy nos dijeron que nuestra patria lanzó una gran guerra contra Estados Unidos y Gran Bretaña. Sólo podemos rezar por nuestra victoria final y por tu buena suerte en el combate,

"Hatsuyo-san y yo estuvimos durante varias horas diarias, los últimos días, en una esquina, y rogamos a 998 mujeres que pasaron que nos hicieran cada una, una puntada para esta faja. De modo que tiene puntadas de mil mujeres distintas. Queremos que la lleves sobre tu cuerpo, y rezamos para que te proteja de las balas de las armas enemigas..."

En realidad, muy pocos aviadores japoneses tenían fe en el talismán. Pero yo sabía qué había significado para Fujiko y mi prima haber estado largas horas en la calle, bajo el aire frío del invierno. Por supuesto que la usaría, y me envolví el vientre con ella. La carta de Fujiko me hizo pensar; esa noche, por primera vez, pensé en los pilotos enemigos a quienes había derribado como en otros seres humanos iguales que yo, y no como entes desconocidos, en sus aviones. Fue un sentimiento extraño y deprimente, pero, como

en todas las demás facetas de la guerra, se trataba de matar o morir.

Continuamos con nuestras salidas de rutina, de Formosa a las Filipinas, durante los diez días siguientes, y luego recibimos órdenes de trasladarnos a la Base Aérea de Jolo, en las islas Sulu, a mitad de camino entre Mindanao y Borneo, a 1.200 millas aéreas de nuestro aeródromo de Tainán. El 30 de diciembre despegué a las nueve de la mañana, con otros veintiséis cazas, para el vuelo sin escalas, de 1.200 millas, al nuevo destino. Allí nos aguardaban nuevas órdenes, e hicimos otras 270 millas más hacia el sur, hasta Tarakan, frente a la costa oriental de Borneo. Nuestros vuelos se realizaron sin contratiempos; no encontramos aviones enemigos.

El enemigo contraatacó a nuestras unidades, por primera vez, en enero. Una noche, ya tarde, un B-17 solitario tomó por sorpresa a toda la fuerza de Tarakan. Un racimo de bombas cayó en los alojamientos de la cuadrilla de construcción, que constituía un blanco perfecto para el bombardero invisible; estúpidamente, los hombres de la cuadrilla habían desdeñado los procedimientos de oscurecimiento. El estallido de las bombas mató a más de 100 hombres e hirió a muchos otros, además de demoler el grupo de edificios.

Ni un solo Zero pudo levantar el vuelo, porque el aeródromo de Tarakan era uno de los peores de las Indias Orientales. Aún en las operaciones diurnas encontrábamos que el fango resbaladizo de las pistas era traicionero para los despegues y aterrizajes. Durante nuestra llegada, dos Zeros desbordaron el brusco talud de la pista y quedaron demolidos. El comandante de la base se enfureció, y ordenó al piloto naval de primera Kuniyoshi Tanaka y a mi que hiciéramos vuelos de patrulla nocturna sobre el aeródromo. Tanaka era un ex as de China, con doce aparatos enemigos derribados, y en el Pacífico, en su momento, derribó a otros ocho, y voló hasta resultar herido e incapacitado.

La misión de vuelo nocturno era a la vez difícil y peligrosa. En esos días el Zero no servía para operaciones nocturnas, y ni Tanaka ni yo sabíamos con certeza qué podríamos hacer si los bombarderos enemigos atacaban. Por fortuna para nosotros -y para la base aérea-, no volvieron a molestarnos.

El 21 de enero uno de nuestros convoyes partió del puerto de Tarakan, para una operación de desembarco en Balikpapan, en Borneo inferior. El cuartel central ordenó a nuestro grupo que proporcionase apoyo aéreo, pero en el mejor de los casos sólo nos era posible mantener una patrulla ligera de cazas sobre los vulnerables transportes.

En lugar de las grandes cantidades de cazas que, según se decía, teníamos a nuestra disposición, en los primeros meses de 1942 contábamos con menos de setenta Zeros para toda la vasta región de las Indias Orientales. Y como una buena cantidad de los cazas siempre tenían que pasar por reparaciones después de los combates, y por una minuciosa inspección después de 150 horas de vuelo, teníamos un promedio de treinta cazas, en cualquier momento, para acciones de combate.

A mediados de enero, los bombarderos B-17 empezaron a llegar a la base enemiga de Malang, en Java, e iniciaron ataques contra nuestras fuerzas de las Filipinas, y en todas las Indias Orientales. Esos aviones resultaron eficaces para hostigar a las fuerzas de superficie en las islas, pero su escaso número les impidió obstaculizar nuestras operaciones.

Durante la oscuridad previa al alba del 24 de enero tuvimos otra demostración de la flagrante ineficacia del Zero para el combate nocturno. Una fuerza norteamericana de superficie atacó el convoy japonés en Balikpapan, en un ataque salvaje, bien ejecutado, y voló a varios transportes. Por supuesto, no pudimos proporcionar cobertura aérea de ninguna clase antes de que los incursores norteamericanos estuviesen de nuevo mar adentro, Y aún durante las horas del día, sólo pudimos montar una patrulla corriente de tres aviones sobre Balikpapan.

En la primavera de 1942 hicieron su aparición en nuestro escenario de guerra los primeros B-17 con una nueva torreta de cola. Hasta entonces, nuestro método de ataque favorito contra los enormes aviones era picar por detrás, en una rápida pasada, y rociar a los bombarderos de la cola a la proa mientras seguíamos de largo. Pronto descubrimos que eso surtía muy poco efecto en el bien construído y fuertemente blindado B-17. Ese conocimiento —y no, principalmente, el agregado del armamento de cola en las Fortalezas—

fue lo que produjo un repentino cambio de táctica. Adoptamos pasadas de frente, en vuelo directo sobre los B-17 que llegaban, y disparábamos balas de ametralladora y de cañón sobre las partes delanteras de los bombarderos enemigos. Eso resultó temporalmente eficaz, pero muy pronto dejó de serlo, debido a las súbitas maniobras evasivas de los pilotos de los B-17. que dejaban sus cañones pesados apuntados contra los aviones atacantes. El procedimiento de ataque final, y el más eficaz, consistía en volar muy alto por encima de las Fortalezas, hacer una picada vertical, volvernos de espaldas y continuar el barreno mientras picábamos, manteniendo un fuego constante contra el B-17.

Durante la tarde del 24 de enero, Tanaka regresó a Tarakan con sus dos hombres de ala, después de una patrulla sobre Balikpapan, Los tres pilotos se encontraban extenuados, aunque ninguno estaba herido. Tanaka informó que ese día su vuelo de tres cazas había tropezado con ocho Fortalezas que volaban en dos formaciones cerradas.

-Eso resultó increíble, hoy -dijo Tanaka-, Sorprendimos a las Fortalezas, y una y otra vez insistí en el ataque contra los B-17. Dos veces, por lo menos, tuve a tiro a un bombardero. Vi que las balas golpeaban y las granadas de cañón estallaban en los aviones. ¡Pero no quisieron caer!

Tanaka parecía casi macilento.

-Esos malditos bombarderos son imposibles -escupió, disgustado-, cuando trabajan en sus formaciones defensivas.

Relató que su ataque, sin embargo, había frustrado la pasada de bombardeo de los B-17, e hizo que muchas de las bombas cayesen, inofensivas, en mar abierto. Sólo un barco recibió un impacto, un gran petrolero, y ardía intensamente cuando Tanaka partió de Batikpapan para regresar.

Al día siguiente me encargué de la patrulla de Balikpapan, con el piloto aeronaval de segunda Sadao Uehara como mi hombre de ala. Nuestros dos Zeros eran lo único que la base aérea pudo reunir para la protección del convoy; los demás cazas hacían falta en otras partes. Como Tanaka había encontrado a los B-17 a 6.000 metros, patrullamos lentamente, en un amplio círculo, a 6.600. Tanaka no había podido subir con suficiente rapidez desde los 5.400.

para interceptar a los bombarderos antes que comenzaran a soltar sus proyectiles en el aire.

Muy por debajo de nuestros aviones, el barco cisterna atacado el día anterior continuaba ardiendo como una antorcha.

Avanzada la mañana, aparecieron en el cielo varios puntos, aproximándose desde la dirección general de Java. Llegaron con rapidez. aumentando de tamaño, hasta que resultaron claras dos formaciones de cuatro aviones cada una. Fortalezas, en dos vuelos cerrados, exactamente como Tanaka las había encontrado la víspera. El vuelo trasero iba un poco por encima del grupo delantero, y cuando nos aproximamos, el segundo grupo de aviones se acercó para formar un cerco defensivo.

Los B-17 pasaron a una media milla por debajo de mi: Hice un tonel, con Uehara pegado a la punta de mi ala, y piqué sobre las formaciones. Todavía no estaba a distancia de fuego, pero lancé una ráfaga cuando pasé ante ellos. Vi que las bombas caían cuando seguí de largo ante los aviones. Regresamos y trepamos verticalmente. Vi los anillos de agua que aparecían en la superficie. Ningún blanco; el convoy no había sido tocado. De vuelta sobre los B-17, que ahora describían un amplio giro de 180 grados, buscamos una posible segunda oleada de aviones, El cielo estaba limpio.

Ocupé otra vez mi posición, a media milla por encima de la retaguardia de la formación. Ahora vería con que se había enfrentado Tanaka, Llevé la palanca hacia adelante y describí un barreno mientras picaba. El caza cobró velocidad; mantuve la palanca hacia adelante, en una larga picada en barreno, y disparé con las ametralladoras y el cañón. Ningún resultado. Las Fortalezas parecían llenar el cielo alrededor, y las trazadoras se arquearon en el aire cuando atravesamos la formación como un relámpago. Salimos indemnes, y volví a subir para otra picada.

De nuevo. ¡Picada, barreno, concentrarse en un bombardero! ¡Y esta vez le acerté a uno! Vi que las bombas estallaban, una serie de erupciones negras y rojas que recorrían el fuselaje. ¡Sin duda caería ahora! Trozos de metal -grandes- volaron hacía afuera, desde el B-17, y se alejaron en la corriente. Los cañones del centro y de arriba enmudecieron cuando las balas dieron en el blanco.

¡Nada! Ningún fuego, ninguna señal de humo brotando hacia atrás... El B-17 continuó en la formación.

Viramos y subimos, y regresamos para la tercera pasada. La formación enemiga siguió adelante, en apariencia inexpugnable, como si nada hubiera ocurrido. La tercera vez me lancé contra el bombardero al cual había alcanzado antes, y volví a pescarlo de lleno. A través de la mira vi que las balas estallaban, arrancaban metal de las alas y el fuselaje, desgarraban el interior de éste.

Y me encontré más allá del avión, entrando en un amplio viraje y ascendiendo para ganar altura.

¡El avión seguía en la formación! Ningún incendio, nada de humo. Cada vez que picábamos sobre los B-17, sus artilleros abrían un intenso fuego defensivo que, por fortuna, parecía haber sido perjudicado por lo cerrado de la formación. Hasta entonces, ningún daño para los Zeros, Hice otras dos pasadas, y en cada ocasión bajé en picada, en tonel, con Uehara junto a mí, y cada uno de nosotros lanzaba andanadas de ametralladora y cañón. Y en cada oportunidad vimos el impacto de las balas en los bombarderos, en apariencia sin producirle efecto alguno.

Acabábamos de completar la sexta pasada cuando los ocho B-17 se dividieron en dos vuelos. Cuatro se desplazaron hacia la derecha y los otros cuatro se desviaron hacia la izquierda. Uehara señaló, excitado, el vuelo que iba "hacia la derecha; una delgada película de humo se arrastraba detrás del motor izquierdo del tercer B-17.

A fin de cuentas habíamos logrado resultados. Me volví para seguir a los cuatro bombarderos, y llevé el acelerador a fondo, acercándonos con rapidez al avión dañado. Estaba herido, en efecto, y se retrasaba por detrás de los otros tres aparatos. Cuando avancé vi un revuelto destrozo, en lugar de la torreta de cola; los cañones guardaban silencio. A velocidad máxima, me acerqué a cincuenta metros, y mantuve oprimidos los disparadores. Hasta la última munición partió de mis ametralladoras y de mi cañón, en dirección del tullido. De pronto, una nube de humo negro estalló en el bombardero, e inclinó el morro hacia abajo, para desaparecer en una compacta capa de nubes,

De regreso en Tarakan, informé de los detalles del vuelo del día

a mi superior, el teniente Shingo. Los otros pilotos se apiñaron alrededor de nosotros para escuchar mi descripción de las pasadas de fuego. En su opinión, era un milagro que hubiera podido regresar, con todos los cañones de las ocho Fortalezas disparándome al unísono.

Mi tripulación de tierra soló halló tres agujeros de bala cerca de la punta del ala de mi caza. Nunca he sido un hombre supersticioso, pero no pude dejar de pasar la mano sobre el talismán que me había enviado Fujiko.

El alto mando me reconoció un probable avión derribado para la acción del día. Dos días más tarde, un avión de reconocimiento japonés informó que un B-17 había hecho un aterrizaje forzoso en una islita situada entre Balikpapan y Surabaya.

CAPITULO 10

Varios años después de la guerra leí los difundidos volúmenes históricos del contraalmirante Samuel Eliot Morison, **Historia de las operaciones navales de Estados Unidos en la segunda guerra mundial.** Morison vuelve a mostrar que es un elocuente historiador, y proporciona una voluminosa documentación en su obra.

Es de lamentar, entonces, que una porción específica de esa historia tenga poca base en los hechos. Me refiero a la campaña que conquistó para nosotros las Indias Orientales holandesas, en especial, el gran bastión de Java. En opinión del almirante, en lo que se refiere a esa batalla, nuestras victorias fueron "de sigilo y fuerza, antes que de destreza". Se presta atención, en especial, a la derrota de las flotas holandesa y aliada en febrero de 1942; no solo Morison, sino otros historiadores norteamericanos igualmente renombrados, han omitido incluír en ese caso, en sus "documentados informes" detalles de la más grande batalla aérea dcsarrollada en todo el Pacífico, hasta ese momento.

Como simple piloto suboficial en ese encuentro, mi perspectiva, por supuesto, es mucho más estrecha que la del escritor, quien abarca toda la vasta guerra, Pero mi relato personal de esa campaña de febrero puede resultar esclarecedora para el estudioso de la guerra del Pacífico.

La campaña de Java terminó virtualmente el 26 de febrero.

con la derrota, por los barcos de guerra japoneses, de las fuerzas aliadas de superficie en la zona. Un factor de importancia, que contribuyó a la denota, fue la falta de cobertura aérea, que los barcos aliados necesitaban tan desesperadamente. Pero en ninguna de las versiones norteamericanas de la guerra leí que las unidades aéreas de Estados Unidos fueron destruidas el 19 de febrero, en un salvaje encuentro aéreo sobre Surabaya, cuando un total de casi setenta y cinco cazas de ambos combatientes entablaron el mayor duelo aéreo de la guerra, hasta esa fecha. Fue esa victoria de cazas contra cazas —y no las incursiones de nuestros bombarderos contra los aeródromos enemigos— la que negó a los barcos de guerra aliados su cobertura aérea, y la que contribuyó en forma tan completa a su destrucción.

El 4 de febrero de 1942 volé al aeródromo de Balikpapan con varios otros pilotos de Zero. Al día siguiente establecimos nuevas patrullas de combate en la zona. La acción fue enérgica, porque la actividad aérea enemiga era dura y agresiva. Los registros japoneses oficiales me acreditaron una victoria el día 5, cuando entablamos una serie de combates aéreos,

A la semana siguiente nuestros aviones de reconocimiento trajeron informes de que el enemigo había concentrado en la zona de Surabaya un total de cincuenta a sesenta cazas -Mohawks P-36 Curtiss, Tomahawks P-40 Curtiss y Buffalos F2A Brewster-, que debían oponerse a nuestra invasión de Java.

Nuestro alto mando ordenó que todos tos cazas disponibles, con base en tierra, se concentrasen en Balikpapan, recientemente capturada. En la mañana del 19 de febrero, veintitrés cazas Zero, reunidos de las unidades de Tainán y Kaohsiung, partieron hacia Surabaya.

Esa fue la primera ocasión en la cual supimos que encontraríamos una fuerte oposición de cazas enemigos. Teníamos ante nosotros un vuelo de 430 millas hasta el bastión holandés, donde nos esperaba una fuerza numéricamente superior. Nadie esperaba obtener una victoria fácil, como la que tuvimos en las Filipinas.

Se adoptaron todas las precauciones posibles para ayudar a nuestro vuelo. Se asignaron islas especiales a los pilotos, para casos de aterrizajes de emergencia; distintas unidades navales aguardaban allí a los pilotos cuyos aviones se viesen obligados a descender. Aviones

meteorológicos precedían a nuestro vuelo, para ofrecer constantes lecturas del tiempo, y un veloz avión de reconocimiento actuaba como explorador y observador avanzado de nuestros Zeros.

Llegamos a Surabaya a las 11 y 30 de la mañana, volando a 4.800 metros. La fuerza enemiga que esperaba nuestra llegada no tenía precedentes. Por lo menos cincuenta cazas aliados, volando a unos 3.000 metros, mantenían una amplia protección sobre la ciudad, describiendo círculos en sentido contrario al de las agujas del reloj. Los aviones enemigos se extendían en una larga línea, compuesta por tres oleadas de grupos en V, que nos superaban en número por más de dos a uno.

Al avistar a los cazas enemigos, nos desprendimos de nuestros tanques y subimos para ganar altura. Al ver nuestra fuerza, los cazas aliados quebraron su movimiento circular y se dirigieron contra nosotros a toda velocidad. Estaban preparados para la lucha, y la ansiaban... a diferencia de los cazas norteamericanos que encontramos el 8 de diciembre sobre el aeródromo Clark.

Menos de un minuto después, las ordenadas formaciones se desintegraron en una loca y arremolinada lucha cuerpo a cuerpo.

Vi que un P-36 se precipitaba aullando sobre mi, y me lancé a un rápido tonel a la izquierda, para esperar la reacción enemiga. Tontamente, mantuvo su trayectoria. Esa era la mía, y describí un veloz giro a la derecha, paré al Zero sobre un ala y aparecí directamente sobre la cola del asombrado piloto del P-36.

Una mirada hacia atrás me mostró que mi avión no era atacado, y acorté la distancia que me separaba del caza enemigo. Hizo un tonel hacia la derecha, pero leves movimientos de los mandos mantuvieron al Zero pegado a su cola. A cincuenta metros de distancia, abrí fuego con ametralladoras y cañón. Casi enseguida, el ala derecha se quebró y voló en la corriente de aire; luego se desprendió el ala izquierda. Girando locamente, el P-36 se convirtió en un destrozo mientras se precipitaba a tierra. El piloto no saltó.

Efectué un amplio giro ascendente, y volví al vuelo principal. Por lo menos seis aviones caían envueltos en llamas. Los cazas se arremolinaban locamente en el aire, y de pronto el verde oliva de un P-36 rodó hacia mi. Giré para enfrentar su acometida, pero en el instante siguiente otro Zero subió en un ascenso empinado, atrapó al P-36 en

una larga ráfaga de fuego de cañón y luego se alejó cuando el avión holandés estalló.

A mi izquierda, un P-40 se acercó a la cola de un Zero que huía, y yo viré desesperadamente para atraer al caza enemigo. No hacía falta; el Zero giró y subió, en un rizo cerrado que terminó exactamente detrás y encima del P-40. Las ametralladoras y el cañón martillearon, y el P-40 estalló en llamas.

Otro P-40 pasó como un relámpago, arrastrando una cola de llamas tres veces mis larga que el caza. Un P-36 revoloteó locamente en el aire, con el piloto muerto ante sus palancas de mando.

Debajo de mi pasó un avión explorador desarmado, perseguido por tres cazas holandeses, El piloto japonés describía un violento barreno para eludir las trazadoras enemigas que envolvían su avión.

Otra vez llegué demasiado tarde. Un Zero se desplomó en una picada, y sus balas de cañón hicieron estallar la cubierta de los tanques de combustible del caza holandés. El Zero salió de la picada, trepó en un ascenso vertical, y pescó al segundo P-36 desde abajo. Cayó sobre un ala en el momento mismo en que el tercer piloto viraba para enfrentar al Zero. Demasiado tarde; su carlinga estalló en una lluvia de vidrios.

El otro Zero se acercó a mi avión, y el piloto agitó la mano y sonrió ampliamente; luego se alejó para escoltar fuera del lugar al avión de reconocimiento.

Un P-36, que en apariencia huía del combate, pasó sobre mí. Hundí la palanca del acelerador y describí un rizo para terminar cerca del holandés. Trepando aún, abrí fuego con el cañón. Demasiado pronto; la presión del giro desvió mi puntería.

El cañón me traicionó; el P-36 viró con energía en un tonel hacia la izquierda y se precipitó verticalmente hacia tierra. Me metí por debajo de su giro y entré en picada mientras el Curtiss pasaba a menos de cincuenta metros de distancia. Mi dedo oprimió el botón, y las balas estallaron en el fuselaje. Brotó en un eructo el denso humo negro. Disparé dos ráfagas más, y luego me alejé cuando una lámina de llamas envolvió al caza holandés.

Un Zero con dos franjas azules en el fuselaje pasó a doscientos metros por delante de mi avión. Sin advertencia, el Zeró estalló en una vívida bola de fuego, y mató así al teniente Masao Asai, el comandan-

te de nuestra escuadrilla. Todavía hoy no sé qué produjo la explosión.

De vuelta a 2.400 metros vi unos veinte cazas Zero describiendo círculos, en formación. Los pocos cazas holandeses supervivientes eran puntos negros que desaparecían a lo lejos. La batalla había terminado, seis minutos después de comenzar.

Cosa extraña, con el aire despejado de sus propios aviones, las baterías antiaéreas holandesas se mantuvieron en silencio mientras volábamos en círculo sobre la ciudad, esperando a cualquier otro Zero que hubiese podido salir en persecución de los cazas holandeses que huían.

Mientras los demás cazas volaban en circulo, yo pasé sobre el angosto estrecho que separaba a Surabaya de la isla Madura... ¡Y allí había una bien camuflada pista de aviación! Descendí con lentitud, marcando en mi mapa la localización de la pista, cerca de Djmbang, en el extremo occidental de Madura. No teníamos informes respecto de la existencia de ese aeródromo secreto, y la información sería bien recibida por Inteligencia.

Inicié mi ascenso al encuentro de los otros cazas, cuando un P-36 pasó por debajo de mi, sobre la ciudad. Era un blanco demasiado bueno para desaprovecharlo. El piloto enemigo volaba con tranquilidad, a velocidad de crucero, sin darse cuenta de mi proximidad.

Mi ansiedad me hizo perder una rápida victoria. Demasiado lejos para un fuego eficaz, oprimí el gatillo del cañón. Esa era la advertencia que necesitaba el holandés, y bajó la proa de golpe, y huyó a toda velocidad. Maldije mi estupidez, hundí el acelerador a fondo y empujé la palanca hacia adelante, para seguir al P-36. Pero ya había dejado al enemigo una ventaja apreciable,

El comportamiento de vuelo del P-36 era considerablemente inferior al de nuestros cazas; los Zeros eran más veloces, tenían una capacidad de maniobra superior, mejor armamento y poder de ascensión. Pero el Zero no estaba diseñado para picadas de alta velocidad, y mis disparos prematuros habían permitido al P-36 aumentar a 200 metros, la distancia entre nuestros aviones. No pude acercarme más.

El piloto enemigo habría podido terminar de huir si hubiera iniciado su picada a mayor altura, pero el suelo, muy cercano, lo

obligó a enderezar el aparato. Ahora yo podía utilizar con ventaja la velocidad superior del Zero.

El holandés brincó y zigzagueó frenéticamente. Cada vez que viraba, yo cortaba su viraje, acortando la distancia entre nuestros dos aviones. Voló cada vez más bajo, en un desesperado intento de fuga, rozando los árboles y las casas, en la esperanza de eludirme hasta que la escasez de combustible me hiciera renunciar al ataque.

Y yo estaba muy cerca de eso. En una última búsqueda de velocidad, llevé el motor a potencia máxima, en el momento en que aparecía a la vista la base aérea de Malang. A cincuenta metros de distancia, me concentré en la carlinga y oprimí el gatillo. El cañón estaba vacío, pero los dos chorros de balas de ametralladora hicieron pedazos al piloto. El caza se estrelló en un arrozal y se volcó boca arriba.

Fui el último piloto en unirme a los otros cazas, que volaban en círculo a 3.900 metros, a veinte millas al norte de Madura.

Habíamos perdido al teniente Asai y a otros dos pilotos. De regreso a Balikpapan, los pilotos comunicaron que habían derribado, y tal vez destruído, un total de cuarenta cazas enemigos. Siempre me he inclinado a reducir en un 20 ó 30 por ciento las afirmaciones de cualquier grupo de pilotos, después de una batalla de locos como la que habíamos entablado sobre Surabaya; era la confusión de una lucha de todos contra todos, dos o tres pilotos hacen fuego contra el mismo avión enemigo, y cada uno afirma que ese caza lo derribó él. Pero esa vez parecía que existía muy poca exageración en nuestras afirmaciones, pues desde ese día en adelante casi no hallamos oposición por parte de los cazas holandeses.

Y hubo más buena suerte. Los oficiales de inteligencia enviaron un grupo de bombardeo a atacar la base aérea secreta de Djmbang, y el bombardeo inesperado destruyó buena parte de los aviones enemigos restantes -P-4O, Buffalos y Hurricanes británicos- en tierra.

Al día siguiente regresamos a Java, para atacar a cualquier caza que encontrásemos en el aire, y para ametrallar los blancos que hubiese en tierra. Las baterías antiaéreas enemigas, que el día anterior se habían mantenido en silencio, abrieron fuego con energía, y perdimos tres de nuestros dieciocho Zeros.

Todas las noches escuchábamos afirmaciones aliadas sobre cinco a seis cazas Zero derribados en combate, por el enemigo, durante el día. Resultaba notable, ya que nuestro grupo pilotaba los únicos Zeros de la zona, y nuestras mayores bajas se produjeron el 19 y 20 de febrero, con seis aviones y pilotos perdidos.

El 25, dieciocho Zeros salieron de Balikpapan con órdenes de limpiar la base aérea de Malang, donde Inteligencia creía que el enemigo atendía a varios bombarderos aliados que intentarían una última defensa de las islas. En ruta a Malang, encontramos un hidroavión holandés, y yo salí de la formación el tiempo suficiente para hacerlo estrellarse en el océano.

Si a los holandeses les quedaba algún caza en Malang, se negaron a presentar batalla. Después de volar en círculo sobre el aeródromo durante seis minutos, nuestro jefe de vuelo nos llevó abajo para ametrallar a tres B-17 posados allí. El fuego antiaéreo era intenso, pero vimos que los tres bombarderos estallaban en llamas. Los artilleros holandeses de tierra perforaron a varios cazas, pero no lograron derribar ningún Zero.

Mi siguiente víctima -oficialmente, la decimotercera- apareció el último día de febrero. Yo volaba como parte de la escolta de doce cazas que acompañaban a doce bombarderos Betty de Macasar, para atacar la evacuación aliada forzada de Tjilatjap. Los barcos enemigos habían salido del puerto antes de nuestra llegada, y los cazas volaron lentamente mientras los bombarderos dejaban caer sus proyectiles en las instalaciones portuarias. El ataque se realizó sin contratiempos, y después de escoltar a los bombarderos de vuelta al mar de Java, nos volvimos hacia Malang en busca de aviones enemigos.

La suerte nos fue propicia ese día. Cuatro cazas, de un tipo que no conocíamos aún, describían círculos en el aire, cerca de una tremenda nube cumulusnimbus, a 3.500 metros. Cuando nos acercamos, identificamos a los aviones enemigos como Buffalos holandeses. Nunca entendí la falta de cautela por parte de esos pilotos holandeses; aún antes de que se dieran cuenta de que estábamos en las cercanías, nos aproximamos, y un Zero dejó en llamas a un Buffalo con una larga ráfaga. Me precipité sobre el segundo caza, que giró en un viraje cerrado; ¡estaba dispuesto a combatir! Intercepté con facilidad el viraje del Buffalo, desplomándome en caída vertical, y

salí del giro a 200 metros del avión enemigo. Pocas veces hacía fuego cuando aún estaba virando, pero esa vez oprimí el botón con impaciencia. Varias balas dieron en el motor del Buffalo, y el humo brotó del avión. Parecía que el piloto también había sido alcanzado, pues el Brewster entró en una repetida serie de lentos toneles, hasta que desapareció en la nube. Parecía imposible que el caza sobreviviese dentro de la nube, pero como no lo vi estrellarse, sólo se me reconoció un probable avión derribado.

Durante los meses siguientes pasamos de una a otra base aérea. Volvimos a las Filipinas y volamos en misiones de apoyo del ejército, mientras éste llevaba las defensas de Corregidor a su punto de ruptura. Nuestra unidad se trasladó después al sur, a la isla de Bali, en Indonesia, para prepararse con vistas a la siguiente operación importante en el sur.

Nunca entendí las versiones norteamericanas de los combates aéreos de esos días. Resulta particularmente asombroso un informe del teniente coronel Jack D. Dale, quien afirmaba que su escuadrilla de P-40 derribó setenta y un aviones japoneses con la pérdida de sólo nueve pilotos de P-40 en cuarenta y cinco días de combate en Java. Esa es una cifra increíble, ya que nuestras pérdidas reales fueron de menos de diez Zeros, en combate, durante ese período.

Según Dale, sus pilotos de los P-40 usaban una maniobra de media S, descendían de 1.800 a 2.400 metros cuando encontraban a los Zeros, y luego volvían a sus posiciones de lucha. Afirmaba que de ese modo podía hacer que sus dieciséis cazas parecieran cuarenta y ocho. En todos mis combates contra cazas norteamericanos P-40, nunca encontré esa maniobra descrita por el coronel Dale, En especial contra el P-40, un caza notablemente inferior en capacidad al Zero, mi propio grupo terminaba invariablemente el combate con una abrumadora victoria para nuestros pilotos.

Asimismo resulta confuso el informe de Dale, de que "Una noche oímos que Radio Tokio decía: "Centenares de P-40 atacaron, salidos de la nada. Son un nuevo tipo de Curtiss, armado con seis cañones". Katsutaro Kamiya, quien en esa época era el encargado de las transmisiones inglesas de Radio Tokio en onda corta, me dijo que jamás hubo una transmisión como la citada por el coronel norteamericano. Semejantes afirmaciones eran muy poco necesarias, agre-

gó Kamiya, pues por ese entonces sólo teníamos victorias respecto de las cuales informar.

Las comunicaciones sobre "victorias aéreas" del coronel Dale contenían tan poca veracidad como la del "hundimiento" del **Haruna** por el capitán Kelly.

CAPITULO 11

A principios de marzo de 1942, los 150 pilótos del Ala de Combate de Tainán, dispersos en una amplia región de las Filipinas e Indonesia, se reagruparon en la isla de Bali, en las Indias Orientales. Parecía inminente la ocupación total de la propia Indonesia. Una compañía de tropas japonesas de tierra constituía toda la fuerza de ocupación militar de la isla. "Ocupación" es un término engañoso, porque nuestras fuerzas encontraron que los nativos de Bali se mostraban muy amistosos con los japoneses.

Bali parecía un paraíso. El tiempo era perfecto, y el escenario local el más colorido y bello que jamás haya visto en el Pacífico. Alrededor de nuestro aeródromo crecía una vegetación exuberante, y nos bañábamos en los manantiales de aguas termales que burbujeaban entre las rocas. Como debíamos permanecer en tierra durante un tiempo, nos dedicamos, al menos por el momento, a placeres más personales.

Una tarde haraganeábamos en nuestro "club" cuando nos sobresaltó el sonido de un bombardero pesado que se acercaba al aeródromo. Un piloto corrió a la ventana, y luego volvió la cabeza, con los ojos muy abiertos.

- ¡Eh! ¡Un B-17! ¡Y está bajando!

Corrimos a la ventana, y nos apiñamos para mirar. ¡Ahí estaba, lo imposible! Una gigantesca Fortaleza Volante, con los alerones y

el tren de aterrizaje extendidos, los motores a punto de detenerse, saliendo de su trayectoria de aproximación para aterrizar. Me froté los ojos; no era cierto. ¿De dónde habría podido salir, ese avión.

Pero... ahí estaba, balanceándose levemente cuando las ruedas tocaron tierra. El chirrido de los frenos llegó hasta nuestros oídos. Un instante después nos precipitábamos a través de la puerta, excitados ante la perspectiva de poder estudiar en detalle las defensas del poderoso bombardero norteamericano. ¡Ese aparato sólo podía ser un avión que habíamos capturado!

El rugido de ametralladoras nos detuvo en seco. ¡Alguien señaló... las tropas del ejército! ¡El B-17 no había sido capturado! ¡Su piloto había aterrizado por error en nuestro aeródromo, y algún idiota de soldado le disparaba aún antes de que el avión se hubiese detenido!

Apenas la ametralladora hubo disparado una docena de ráfagas, cuando el rugido de los cuatro motores llevados de pronto a plena potencia atronó en el aeródromo. El B-17 corrió por la pista, lanzando polvo tras de sí mientras el piloto se elevaba en el aire con el avión. Y después desapareció.

Quedamos anonadados, Un B-17 intacto, en nuestras manos, ¡y un ametrallador, un mono de dedos nerviosos, desperdiciaba la inapreciable oportunidad! Corrimos en grupo a los albergues del ejército. Varios de los pilotos apenas pudieron contenerse. Un suboficial perdió los estribos.

-¿Qué condenado estúpido hijo de puta disparó esa ametralladora? -rugió.

Un indignado sargento se puso de pie.

-¿Por qué? -preguntó-. Era un avión enemigo, ¡Tenemos la orden de disparar a los aviones enemigos, no de darles la bienvenida!

Tuvimos que contener al piloto; pálido de ira, quería matar al sargento. El teniente de la unidad del ejército oyó los gritos y llegó corriendo. Cuando se enteró de todo, hizo una profunda reverencia y sólo consiguió decir:

-No sé cómo disculparme por la estupidez de mis hombres.

Durante varios días maldijimos al ejército y lamentamos la pérdida del bombardero enemigo. Hoy, por supuesto, el incidente produce risas, pero no las produjo en 1942, cuando la Fortaleza Volante

era el oponente más formidable de entre todos los aviones aliados.

A medida que transcurría la semana, la tensión entre los pilotos navales y la guarnición del ejército creció agudamente. No hicimos vuelos de combate durante ese período, y nuestro talante se volvió malhumorado. La desdichada situación estalló una noche en que, tendido en mi camastro, me olvidé del oscurecimiento y encendí un cigarrillo.

Una voz llamó en el acto, desde afuera:

- ¡Apague ese cigarrillo, canalla estúpido! ¿Ni siquiera conoce los reglamentos?

El piloto más cercano a mí, Honda, se puso de pie de un salto y se precipitó afuera. En un instante tomó al soldado de la garganta y lo maldijo violentamente. Honda, mi hombre de ala, se ofendía siempre con gran rapidez cuando alguien me hacía algún desaire. Corrí tras él, pero llegué demasiado tarde. Honda perdió el dominio de sí, y antes que pudiese llegar a él se oyó el ruido de un puñetazo, y luego un golpe sordo cuando el soldado cayó al suelo, inconsciente.

Honda estaba furioso. Salió corriendo del alojamiento y desde el prado gritó, con toda la fuerza que le fue posible:

- ¡Vengan, canallas del ejército! ¡Aquí estoy yo, Honda, de la Armada! ¡Vengan y peleen, imbéciles!

Dos soldados se precipitaron fuera de sus cuarteles y se arrojaron sobre Honda. Le vi una expresión torva cuando giró y, con un grito de júbilo, saltó sobre los soldados. Hubo una breve escaramuza, el ruido de golpes asestados con rapidez, y Honda se puso de pie, sonriendo triunfalmente sobre otros dos cuerpos postrados.

-¡Honda! ¡Basta! -grité, pero sin lograr efecto alguno. Salieron corriendo más soldados, y Honda, feliz, se volvió para presentar batalla. Pero el teniente del ejército pisaba los talones a sus hombres, y los llevó de vuelta a sus alojamientos. No nos dijo una sola palabra, pero lo oímos maldecir a sus soldados.

-¡Están aquí para combatir contra el enemigo, idiotas, cerdos! -escupió-. No contra sus compatriotas. Y si necesitan pelear, busquen una riña con alguien a quien puedan vencer. Esos pilotos, todos ellos, son samurais, y no hay nada que les guste más que reñir.

A la mañana siguiente el teniente entró en nuestro club, y nos

preparamos para las inevitables quejas por nuestra conducta. Por el contrario, sonrió y dijo:

-Caballeros, me alegra traerles la noticia de que otro contingente del ejército de Bandung, Java, ha capturado un bombardero B-17, intacto y en condiciones de volar.

Se elevaron fuertes gritos de júbilo. ¡Un B-17 que podíamos pilotar!

El teniente agitó las manos, pidiendo silencio.

-Por desgracia, Tokio ha ordenada que el bombardero sea enviado a Japón sin demora. Sólo recibí la noticia de la captura cuando el B-17 partió, esta mañana, rumbo a nuestras islas.

Voces de desaliento y maldiciones recibieron sus últimas palabras.

-Sin embargo -agregó de prisa el teniente-, les aseguro que trataré de obtener la mayor cantidad de información que se pueda sobre el avión capturado. -Saludó y salió con rapidez.

Desesperamos de obtener nunca una sola información sobre el B-17 capturado. Por lo que concernía al Ejército y a la Armada, la mano izquierda nunca sabía qué hacía la derecha en momento alguno.

Pasó otra semana, y todavía continuábamos en tierra. Y hasta el ambiente pacífico de Bali comenzó a irritarnos los nervios. Es posible que en otras circunstancias hubiéramos disfrutado de la inactividad, pero habíamos ido allí para luchar. Durante años no había hecho otra cosa que aprender a combatir, y lo único que los demás pilotos y yo queríamos era volver al aire.

Entonces, una mañana, un piloto entró corriendo en nuestro alojamiento, sin aliento, con asombrosas noticias, ¡Rotación! Ese era el rumor, y parecía que algunos de nosotros seríamos enviados a Japón. Todos se dedicaron a calcular el tiempo que habían pasado fuera del país.

Pensé que, de entre todos los hombres enviados a casa, sería el primero en partir. Había salido de Japón, rumbo a China, en mayo de 1938, y descontando un año de recuperación después de haber sido herido, había estado treinta y cinco meses en ultramar. Cuando me di cuenta de que era posible que volviese a casa, sentí una aguda nostalgia. Me pasé toda la tarde releyendo las cartas de Fujiko y mi madre. Me habían escrito en detalle sobre las grandes

celebraciones que se llevaron a cabo cuando Singapur cayó en febrero, y acerca de las muchas otras festividades que ocasionaban nuestras continuas victorias. Todo Japón estaba enardecido por las sensacionales conquistas de nuestras fuerzas, especialmente en el aire. Ansiaba volver a ver a Fujiko, la muchacha más hermosa que hubiese conocido. La había visto una sola vez, y la idea de que posiblemente -o aún probablemente- se convertiría en mi novia me hacía estallar de dicha.

A diferencia de muchos rumores, la noticia de la rotación resultó ser cierta. El doce de marzo, el subcomandante Tadashi Nakajima llegó de Japón, e informó a la escuadrilla que relevaría al teniente S. G. Eijo Shingo como comandante de la escuadrilla.

-El teniente Shingo queda relevado para su rotación -dijo-. Ahora leeré los nombres de los pilotos a quienes se ordena que regresen a Japón.

Ni un solo ruido interrumpió la voz de Nakajima, cuando comenzó a leer la lista de los nombres de los pilotas. Contra lo que esperaba, el primer hombre no era yo. Tampoco el segundo, ni el tercero. Escuché con incredulidad mientras el comandante recorría la lista de más de setenta nombres, ninguno de los cuales era el mío. Me sentí perplejo y herido. No podía entender por que se me había excluído de la lista de pilotos que debían volver a Japón. ¡Y había estado fuera del país más tiempo que la mayoría!

Más tarde me acerqué al nuevo comandante y le pregunté:

-Señor, entiendo que mi nombre no figura entre los de los pilotos que serán enviados a casa. ¿Tendría la amabilidad de decirme el motivo? No creo que yo...

El comandante Nakajima me interrogó, agitando las manos en el aire y sonriendo.

-No, usted no volverá a casa con los otros hombres. Lo necesito, Sakai, para acompañarme. Avanzaremos hacia una nueva base aérea, el puesto más adelantado contra el enemigo. Pasaremos a Rabaul, en Nueva Bretaña. Por lo que a mí respecta, usted es el mejor piloto de esta escuadrilla, y volará conmigo. Que los demás hombres vayan a casa, a defender la patria.

Y eso fue todo. La conversación había terminado. Según nuestro sistema naval, no me atreví a seguir interrogando al comandante.

Volví a mi alojamiento, desdichado, molesto con el mundo, y desesperado de volver a ver a Fujiko y a mi familia. Hasta muchos meses más tarde no me enteré de que la preferencia del comandante Nakajima por mí, como uno de sus pilotos, me había salvado la vida, en realidad. Los pilotos que regresaron a casa fueron trasladados más tarde al Destacamento Especial de Midway, que sufrió una aplastante derrota a manos de la Armada enemiga, el 5 de junio. Casi todos los hombres que salieron de Bali resultaron muertos.

Las semanas siguientes figuran entre las peores que he pasado nunca. Jamás padecí tantas enfermedades, abatimiento y desazón concentradas en un período tan breve.

Nuestro siguiente punto de destino, Rabaul, se hallaba a 4.000 kilómetros de Bali, una distancia demasiado grande para que la recorriese el caza Zero. En lugar de trasladar nuestro grupo de pilotos por avión de transporte o hidroavión, o en un barco de guerra veloz, nos horrorizamos al vernos arreados como ganado a un pequeno, decrépito y viejo carguero mercante. Más de ochenta fuimos apiñados en el apestoso barco, que se arrastró pesadamente por el agua, a doce nudos. Como protección se nos dio sólo un pequeño cazasubmarinos de 1.000 toneladas.

Nunca me sentí tan desnudo o expuesto al enemigo como en ese horrible barco. No podíamos entender cómo funcionaba la mente del alto mando. Un solo torpedo de un submarino en acecho, una bomba de 250 kilos de un bombardero en picada, ¡y el frágil carguero volaría en mil pedazos! ¡Era inconcebible, pero cierto, que nuestros comandantes arriesgasen la mitad de los pilotos de caza del escenario de guerra, en especial aquellos de mayor experiencia, en semejante, monstruosidad marina! Descontento y desdichado, sucumbí por último a mi desánimo y enfermé de veras Permanecí tendido en mi litera, en la bodega del barco, durante la mayor parte del viaje de dos semanas de Bali a Rabaul.

El barco crujía y gemía incesantemente, mientras se arrastraba en su zigzag. Cada vez que pasábamos sobre la estela del cazasubmarinos de escolta, rodábamos y nos zarandeábamos como ebrios. Dentro de la nave, la vida era una tortura; no pasé un solo día con el cuerpo seco durante las dos semanas, El sudor nos chorreaba en las húmedas y calurosas bodegas. El olor a pintura provocaba náuseas, y cada uno

de los pilotos de mi bodega enfermó violentamente. Después de pasar ante Timor, ya ocupada por nuestras tropas, el solitario escolta naval viró y desapareció con rapidez a lo lejos. Para entonces yo estaba gravemente enfermo. En ocasiones me sentía morir, y creo que habría aceptado de buena gana la liberación de la desdicha que me abismaba.

Pero hasta las peores experiencias pueden tener sus recompensas. Durante la mayor parte del viaje estuvo a mi lado un joven teniente, asignado hacía poco para encabezar mi vuelo en combate. El teniente Junichi Sasai era uno de los hombres más impresionantes que haya conocido. Graduado en la Academia Naval japonesa, habría debido mantenerse alejado de los problemas de los suboficiales. Tan estricto era el sistema de castas de la Armada, que aunque hubiésemos estado agonizando en las bodegas, no habría debido entrar en esos pestilentes lugares, y por cierto que no se hubiera esperado que lo hiciese. Pero Sasai era distinto. No prestaba atención a la ley no escrita según la cual los oficiales no entablan amistad con los enganchados. Mientras gemía y gritaba en mi delirio, Sasai permaneció sentado junto a mi litera, atendiéndome, ansioso, lo mejor que pudo. De vez en cuando abría los ojos para mirar los de él, claros y compasivos. Su amistad y sus cuidados me ayudaron a pasar lo peor del viaje.

Por fin el barco entró en el puerto de Rabaul, el puerto principal de Nueva Bretaña. Con una exclamación de alivio, bajé, tambaleándome, al muelle. No pude creer lo que vi. Si Bali había sido un paraíso, Rabaul era algo arrancado de las entrañas del mismo infierno. Había una angosta y polvorienta pista de aviación que debía servir a nuestro grupo. Era el peor aeródromo que hubiese podido ver en ninguna parte. Inmediatamente detrás de esa mísera pista, un aterrador volcán se elevaba 200 metros en el aire. Cada ciertos minutos temblaba el suelo y el volcán emitía un profundo gemido, para luego vomitar piedras y un humo espeso y asfixiante. Detrás del volcán se erguían pálidas montañas desnudas de árboles y follaje.

En cuanto descendimos del barco, los pilotos fuimos llevados a la pista. La polvorienta carretera por la cual viajamos estaba cubierta por una capa, de varios centímetros de espesor, de pómez y amargas cenizas volcánicas. ¡Del grupo de los pilotos se elevaron murmullos de desesperación cuando encontraron, entre los cazas estacionados allí, varios de los anticuados Claude, de carlinga abierta y tren de

aterrizaje fijo!. Todo eso fue demasiado para mí. Me sentí enfermo de nuevo y me desplomé. El teniente Sasai corrió hacia mí y me llevó de prisa al hospital terminado a medias, en una colina que flanqueaba la pista.

A la mañana siguiente, temprano, me enteré de que Rabaul no era en modo alguno el lugar de exilio que yo creía. En lugar de estar aislada de la guerra, Rabaul estaba siendo rápidamente atraída hacia el centro de ella.

La alarma de incursión aérea me arrancó de un sueño de drogas. Por la ventana vi a una docena de Marauders, bombarderos bimotores, que pasaban, bajos, sobre el puerto, y descargaban bombas sobre el Komaki Maru, el barco que nos había traído desde Bali. Su tripulación, dedicada a la operación de descarga cuando atacaron los bombarderos B-26, se dispersó por el muelle y se arrojó al agua. Pocos minutos después se hundía el barco, incendiado y desventrado, Los bombarderos, los cuales exhibían distintivos australianos, ametrallaron la pista y los aviones en ella estacionados. Durante tres días sucesivos, los Marauders volvieron para bombardear el aeródromo. Volaban lentamente, a baja altura, y los artilleros ametrallaban a sus anchas. Ningún hombre estaba seguro en tierra, porque tenía la certeza de atraer el fuego de varias ametralladoras pesadas.

Los ataques fueron el mejor tónico posible para mí. Por lo menos, Rabaul prometía acción suficiente para arrancarme del estupor en que me había hundido durante varias semanas de estar en tierra. Pedí al médico que me diese de alta del hospital enseguida; ansiaba volver a poner las manos sobre los controles de un Zero.

El doctor rió.

-Quédese unos días más aquí, Sakai. No tiene sentido dejarle marchar ahora. No nos quedan cazas para que usted los pilote. Cuando lleguen nuestros aviones, le dejaré marchar.

Cuatros días después, muy mejorado, salí del hospital. Con otros diecinueve pilotos de caza, trepé a un hidroavión cuatrimotor que acababa de llegar esa mañana. Pronto volaríamos de nuevo, pues el hidroavión era del portaaviones convertido Kasuga, que traía veinte nuevos cazas Zero para nuestra escuadrilla. Constantes reconocimientos y bombardeos enemigos impedían que el Kasuga entrase en Ra-

baul, y esperaba cerca de la isla Buka. a 200 millas de distancia, para que el hidroavión nos transportase allí.

Dos horas más tarde nos hallábamos de regreso en Rabaul, sonriendo como escolares, con nuestros veinte cazas nuevos, todos ellos armados y listos para el combate. Pero ese mismo día un avión de reconocimiento vio a nuestros cazas en tierra y desapareció antes de que pudiéramos despegar. Rabaul quedó en silencio, exceptuadas las erupciones volcánicas, que continuaban sin cesar.

Durante las semanas siguientes hubo un constante aflujo de cazas y bombarderos a Rabaul. Acumulamos rápidamente nuevas fuerzas para la creciente ofensiva que se lanzaría contra Australia y Port Moresby, en Nueva Guinea. Se nos dijo que los planes japoneses incluían la ocupación total de Nueva Guinea.

A principios de abril, treinta de los del Ala de Tainán fuimos trasladados a una nueva base aérea en Lae, en la costa oriental de Nueva Guinea. El capitán Masahisa Saito condujo a nuestro grupo a la nueva instalación. Y entonces, se iniciaron algunas de las más feroces batallas aéreas de toda la guerra del Pacífico. A 180 millas, apenas, del bastión aliado de Port Moresby, comenzamos nuevas misiones escoltando casi todos los días a nuestros bombarderos, que volaban desde Rabaul para martillear las instalaciones enemigas en la crítica zona de Moresby. Como atacábamos Moresby con tanta frecuencia, los cazas y bombarderos aliados llegaban para atacar Lae. El valor de los pilotos aliados y su disposición para el combate nos asombraran a todos. Cuando atacaban Lae, eran invariablemente interceptados, y varios de sus aviones resultaban dañados o derribados. Nuestros ataques a Moresby también contribuyeron a las pérdidas aliadas.

La disposición de los pilotos aliados a enfrentarnos en combate merece aquí una mención especial. Y tiene importancia señalar que sus cazas eran claramente inferiores, en su capacidad, respecto de nuestros Zeros. Además, casi todos nuestros pilotos eran expertos veteranos del aire; unido al notable comportamiento del Zero, ello nos daba una clara ventaja. Los hombres contra quienes combatíamos entonces se contaban entre los más valientes que haya encontrado nunca, en no menor medida que nuestros propios pilotos, quienes, tres años más tarde, partieron voluntariamente en misiones de las cuales no había esperanzas de regresar.

CAPITULO 12

El 8 de abril volé con otros ocho pilotos, de Rabaul a nuestra nueva base de Lae. Lancé un gemido cuando describí un círculo sobre el aeródromo. ¿Dónde estaban los hangares, los talleres de mantenimiento. la torre de control? ¿Dónde había algo que no fuese una sucia pista pequeña? Sobre tres lados de la pista se erguían las escabrosas montañas de la península de Papuasia; el cuarto lado, desde el cual me acerqué, estaba flanqueado por el océano.

Otros veintiún pilotos, que nos habían precedido en varios días, nos aguardaban en el extremo de la pista cuando carreteamos y nos detuvimos. Honda y Yonekawa, mis hombres de ala en el escenario de Java, fueron los primeros en saludarme.

-¡Bienvenido a casa, Sakai! - gritó Honda, sonriendo-. ¡Lo saluda el lugar más maravilloso del mundo!

Miré a Honda. Como de costumbre, bromeaba, aunque no encontré muchos motivos de broma en ese fangal ignoto. La pista tendría, como mucho, 1.000 metros de largo, y se extendía en ángulo recto respecto a la ladera de la montaña, casi hasta el agua. Junto a la playa había un pequeño hangar, perforado por cascos de granada y agujeros de bala. En el suelo había tres destrozados aviones de transporte australianos, y por todas partes se veían equipos demolidos. El hangar y su contenido habían sido bombardeados y ametrallados por nuestros aviones durante las operaciones de desembarco, el mes anterior.

El aeródromo de Lae había sido preparado por los australianos para el transporte aéreo de abastecimientos y mineral de oro desde y hasta la Mina Kokoda, que se encontraba en las profundidades de las formidables montañas Owen Stanley. El acceso por tierra a la mina resultaba casi imposible, ya que densas selvas humeantes y montañas cortadas a pico impedían llegar a pie. El puerto estaba tan desolado como el aeródromo. Un barco mercante de 500 toneladas, también australiano, yacía en el fango del puerto, con la popa y un mástil asomados fuera del agua, cerca del primitivo muelle. Y ése era el único barco a la vista. Quedé convencido de que Lae era el peor aeródromo que hubiese visto, sin excluir a Rabaul ni a los aeródromos avanzados de China.

Pero nada podía aplastar el ánimo de Honda.

-Le digo, Saburo -insistió-, que ha llegado al mejor coto de caza de la tierra. No deje que este aeródromo o la selva le engañen. Nunca tuvimos mejores oportunidades de cobrar piezas de caza que aquí. -Todavía sonreía. Y hablaba en serio, le gustaba estar ahí. Explicó que la aislada base aérea había sido testigo de vivas acciones durante tres días consecutivos, antes de mi llegada. El 5 de abril, cuatro Zeros de Lae, que escoltaban a siete bombarderos, habían incursionado sobre Port Moresby y derribado a dos cazas enemigos, con la pérdida de un Zero. Al día siguiente salió la misma cantidad de aviones, y los pilotos de caza volvieron jubilosos, afirmando que habían derribado a cinco aviones enemigos. La víspera, día 7, dos Zeros interceptaron a tres bombarderos enemigos sobre Salamaua. y en el combate derribaron a dos, además de uno probable. Los artilleros enemigos derribaron un Zero.

Para Honda, la acción era lo más importante en la vida. Le resultaba indiferente el pestífero agujero desde el cual volara; eso carecía de importancia.

Esa tarde nos reunimos para recibir instrucciones en el Puesto de Mando. Uso con amplitud las palabras "Puesto de Mando". El PM era ridículamente inadecuado, ¡Ni siquiera merecía el nombre de "cobertizo", pues no tenía paredes! De unas frágiles vigas pendían esteras que servían de paredes, cortinas y puertas. La habitación era apenas lo bastante amplia para contener a los treinta aviadores, cuando se apretujaban allí. En el centro había una gran mesa tosca, hecha de ma-

dera local. Unas pocas velas y una lámpara de queroseno servían como iluminación. Nuestra electricidad para los teléfonos provenía de baterías.

Después de recibir informaciones del capitán Saito, nos dirigimos a nuestros alojamientos. Fuera del PM vimos todos los vehículos asignados a Lae. Eran un antiguo sedán Ford, oxidado y rechinante, y un vehículo para reaprovisionamiento de combustible. Servían a toda la base. No había hangares, ¡Carecíamos incluso de torre de control! Pero mi evidente desilusión con Lae no logró empañar el entusiasmo de Honda y Yonekawa. Honda tomó mi mochila y cantó alegremente mientras nos encaminábamos hacia los alojamientos; en el trayecto Yonekawa me indicó las instalaciones de la base.

Doscientos marineros servían las posiciones antiaéreas, más allá de la pista. Eran el total de la guarnición de combate. Los 200 hombres, más otros 100 de personal de mantenimiento y los treinta pilotos, constituían toda la fuerza japonesa de Lae. Durante nuestra estancia, y hasta la captura de Lae por los aliados en 1943, no se hizo intento alguno de mejorar nuestras instalaciones, ni se llevaron refuerzos terrestres.

Veinte suboficiales y tres aviadores enganchados se apiñaban en un solo cobertizo. Este -así llamado- edificio medía seis metros por diez. En su centro había una mesa grande, que usábamos alternativamente para comer, escribir y leer. A ambos lados de la habitación teníamos camastros apiñados. Un puñado de velas nos proporcionaban nuestra única iluminación. El alojamiento era una típica choza de los trópicos, con el suelo a un metro y medio por encima de la tierra húmeda. Delante, una endeble escalerilla era el medio para entrar a nuestro "hogar". Detrás de la choza había un enorme tanque de agua. Los hombres abrieron un bidón de combustible vacío y le dieron la forma de una bañera improvisada, La ley no escrita decía que cada hombre se bañaba a medianoche. Se abrieron otros bidones de combustible y se les dieron distintas formas, para usarlos como lavatorios y para cocinar.

Un ordenanza se ocupaba de la cocina. Era un hombre acosado, pues la tarea de preparar sesenta y nueve comidas por día lo mantenía muy ocupado. Pero a despecho del intenso combate de las semanas

siguientes, todos los hombres se esmeraban en lavar todos los días su ropa interior. Tal vez vivíamos en un agujero pestilente, pero nadie quería que su propio cuerpo estuviese sucio.

Cerca de la hilera de bidones los hombres habían cavado una tosca trinchera como refugio para incursiones aéreas, Cuando llegaban los bombarderos enemigos, volando bajo y veloces por encima de los árboles, en ataques por sorpresa, las trincheras eran ocupadas en un plazo asombrosamente breve por hombres que saltaban de los alojamientos, el baño o la letrina.

Estábamos alojados a unos 500 metros al este de la pista, y caminábamos o corríamos por ella para llegar a nuestros aviones. El lujo del transporte motorizado sólo aparecía cuando recibíamos orden de apresurarnos. Entonces se presentaba el Ford, bufando, para recogernos.

Quinientos metros al nordeste de la pista se encontraban los alojamientos de los oficiales. Su acantonamiento era exactamente igual al nuestro. La única ventaja era que el cuerpo sólo sumaba diez oficiales; contaban con las mismas instalaciones que nosotros, que éramos el doble. El comandante de la base, su segundo y un ayudante se apiñaban en una choza menor, contigua al alojamiento de los oficiales.

Nuestro programa cotidiano, para los cuatro meses que siguieron a nuestra llegada, era de una rutina invariable. A las 2 y 30 de la mañana se despertaba a las cuadrillas de mantenimiento, para que preparasen nuestros cazas. Una hora más tarde los ordenanzas despertaban a todos los pilotos.

El desayuno se tomaba en el alojamiento o, de vez en cuando, en el puesto de mando. Las comidas eran monótonas e invariables. Un plato de arroz, sopa de pasta de soja con hortalizas secas, y encurtidos, constituían el desayuno. Durante el primer mes, el arroz llegaba mezclado con una cebada sosa, para aumentar nuestras provisiones. Pero después de cuatro semanas de constantes combates, se eliminó la cebada. Como mucho, nuestra alimentación en Lae era lastimosamente inadecuada.

Después del almuerzo, seis pilotos esperaban junto a sus aviones, con los cazas ya calentados y listos para el despegue. Debían encargarse de tareas de intercepción, y se encontraban al extremo de la pis-

ta, prestos a levantar el vuelo. Nunca volamos desde Lae en misiones de exploración, y el radar era cosa desconocida. Pero los seis cazas podían ponerse en movimiento en pocos segundos.

Los pilotos que no debían volar en un santiamén esperaban sus órdenes cerca del PM. Con muy pocas cosas que discutir, aparte de las tácticas aéreas, nos dedicábamos al ajedrez y a las damas para matar el tiempo.

A las ocho de la mañana una formación de Zeros subía para patrullar. En formación de salida de cazas, tomaban la ruta más corta hacia la zona enemiga, por el Callejón de Moresby. Si la misión era de escolta de bombarderos, volábamos hacia el sureste, a lo largo de la costa de Papuasia, y nos uníamos a los bombarderos en el habitual punto de cita de Buna.

Por lo general estábamos de regreso en Lae al mediodía, para almorzar. En modo alguno se trataba de un almuerzo esperado con ansiedad. Las comidas eran inmutables, e iguales a lo que se nos ofrecería para la cena. El almuerzo se componía de tazones de arroz humeante, y de carne o pescado en conserva. A los oficiales no se les atendía mucho mejor, sus raciones eran las mismas, pero los cinco ordenanzas que tenían asignados se ocupaban especialmente de disfrazar los alimentos de platos "distintos".

Entre las tres comidas regulares, todos los pilotos recibían zumos de fruta y varios tipos de dulces para compensar la deficiencia de vitaminas y calorías de nuestras comidas regulares.

A eso de las cinco de la tarde, todos los pilotos se reunían para la gimnasia diaria... ejercicios atléticos obligatorios para mantener ágil el cuerpo y rápidos los reflejos. Después del adiestramiento del grupo, todos los hombres que no estaban en servicio de alerta de emergencia volvian a sus alojamientos para cenar y bañarse, y pasaban dos o tres horas leyendo o escribiendo cartas a su casa. A las ocho o nueve estábamos acostados.

Nuestra recreación era improvisada. Los pilotos sacaban a menudo sus guitarras, ukeleles. acordeones o armónicas, y se unían para tocar nuestras canciones nacionales.

Si bien la base de Rabaul contrataba a muchos nativos para que trabajasen como criados, nuestra fuerza de Lae no los tenia, para que hiciesen el trabajo. La aldea más cercana se hallaba a tres kíló-

metros de distancia, y ninguna adulación ni coerción podía obligar a los habitantes a exponerse a los ataques que se producían casi todos los días. Les aterrorizaba el rugido de los aviones, las ametralladoras y el ruido atronador de las bombas.

Así, pues, era Lae. La comida era mala, el programa diario duro e inmutable. No teníamos diversiones. ¿Mujeres? En Lae todos preguntaban:

- ¿Qué es eso?

- Sí, nuestra moral era elevada. Por supuesto, carecíamos de comodidades físicas -y también de algunas de las llamadas necesidades- de la vida cotidiana, pero eso producía muy pocas quejas, No estábamos allí para que se satisfacieran nuestras necesidades personales, sino para combatir. Queríamos combatir; ¿para qué éramos pilotos de caza, sino para enfrentarnos en combate a los aviones enemigos?. En Bali, con un paraíso a nuestra disposición, los hombres se quejaban sin cesar. En Bali vivíamos en tierra, y cortar las alas a nuestro grupo era el peor castigo posible.

Vale la pena recordar que la guarnición de los pilotos en Lae no era como la de otras bases aéreas. Cada uno de nosotros había sido elegido en nuestra Fuerza Aérea. En Lae, nuestros oficiales habían reunido a hombres cuyo único deseo era oprimir los disparadores de las armas en un Zero, pegados a la cola de un caza enemigo.

El 11 de abril me encontraba de nuevo en combate. Fue un retorno muy auspicioso, porque ese día me anoté mí primer "doble juego". La perspectiva de volver al combate después de casi dos meses de ocio forzado me excitaba. El día anterior, 10 de abril, no tenía que volar, y debí permanecer en tierra mientras los otros pilotos se divertían a lo grande. Seis de nuestros cazas escoltaron a siete bombarderos hasta Moresby, derribaron dos bombarderos enemigos sorprendidos en el momento en el que trataban de huir del aeródromo enemigo, y es probable que hayan derribado a un tercero. Ese mismo día, tres Zeros que se hallaban de guardia subieron desde la pista de Lae para realizar una oportuna intercepción de varios bombarderos enemigos sobre Salamaua: de estos últimos, uno fue derribado y los otros dañados.

Nuestro vuelo del día 11 fue más bien una misión de familiarización. Con otros recién llegados a Lae, despegamos y formamos

en tres V, en vuelo hacia Moresby. Durante el vuelo a lo largo de la costa subimos constantemente, en busca de altura. El tiempo era perfecto, y la blanca playa arenosa parecía una masa de huesos blanqueados, molidos y rociados a lo largo del borde de la isla. Entonces se elevó ante nosotros la cordillera Owen Stanley, a 4.500 por encima del océano. A pesar de su extrema altura, no había nieve en las cimas, y las laderas parecían vastas paredes de temible selva.

A 5.000 metros cruzamos los picos de las montañas. Y de golpe nos encontramos en un nuevo mundo: el del enemigo. No vi un solo barco en la vasta superficie, intensamente azul, del mar del Coral. El agua era una increíble sábana de color índigo jaspeado, y se extendía hasta donde alcanzaba la vista. Ante nosotros, las montañas descendían hacia la costa sur, en una declinación más gradual que su caída hacia nuestra pista. En otros sentidos, todo era igual.

Cuarenta y cinco minutos después del despegue, la base de Moresby se deslizó por debajo de mis alas. Vi en tierra una gran cantidad de aviones de distintos tipos. Muchos eran llevados precipitadamente, de los lugares en que se hallaban, expuestos, en el aeródromo, a cobertizos de la selva, ocultos desde el aire por el espeso follaje que rodeaba a la pista enemiga. Los cañones antiaéreos guardaron silencio... quizá porque estábamos por encima de su alcance efectivo. Parecía un escenario perfecto para un ataque de ametrallamiento... podíamos destruir los aviones en tierra mucho antes de que los llevaran a sus refugios y los pusieran a salvo. Pero nuestras órdenes eran hacer vuelo de familiarizacíón... sólo combate aéreo. nada de ametrallamientos.

Pasamos sobre Moresby y viramos hacia el mar del Coral. Al cabo de un rato volvimos a nuestro rumbo anterior, y pasamos de nuevo sobre la base enemiga. Nos asombró que los artilleros y los pilotos enemigos parecieran hacer caso omiso de nuestra presencia y no ofrecieran resistencia.

Pasamos sobre el aeródromo, esta vez con el sol directamente detrás de nosotros, volando lentamente, cuando por fin avistamos los aviones enemigos, cuatro P-39, los primeros Airacobra que veía. Volaban casi en línea recta hacia nosotros, a unas tres millas de distancia y hacia la izquierda. Era imposible saber todavía si nos habían visto o no. Me desprendí de mi tanque de combustible y di potencia al motor,

con mis dos hombres de ala junto a mí. Me alineé con mi caza delantero y señalé mi descubrimiento al teniente Sasai, pidiendo cobertura para nuestro ataque. Agitó la mano hacia adelante.

-Muy bien, le cubriremos - significaba la señal.

Todavía, ni un solo movimiento de los cuatro Airacobras. Teníamos suerte. Con el sol cegador delante de ellos, los pilotos norteamericanos no distinguían a nuestros cazas que se acercaban. Los P-39 volaban en dos parejas, y los dos primeros aviones precedían a los otros en unos 300 metros.

Hice pasar a Honda arriba y detrás de mí, e indiqué a Yonekawa, menos experimentado, que siguiese detrás de mi caza. Y entonces estuvimos a apenas 500 metros de los aviones enemigos, derivando hacia la izquierda. En pocos segundos estaríamos en condiciones de atacar. SI continuaban cegados por el sol, podríamos golpearles antes de que se diesen cuenta siquiera de que estábamos en el aire.

En el momento mismo en que me disponía a realizar un tonel para atacar, cambié de idea. Si subía para caer en picada, perdería la ventaja de tener el sol detrás. En cambio, empujé la palanca hacia adelante y me zambullí, con Honda y Yonekawa pegados a mí como con pegamento. Bajamos y viramos en un giro cerrado y veloz, en perfecta posición.

Los dos últimos cazas estaban ahora encima y por delante de mí, sin conocimiento de nuestra aproximación. Seguían cegados, y acorté firmemente la distancia, esperando hasta que resultara imposible errarle al blanco. Los dos P-39 iban casi ala con ala, y a cincuenta metros los veía con claridad en mi localizador. ¡Ahora! Oprimí el botón del cañón, y en un segundo el primer Airacobra quedó liquidado. Las balas convergieron en el centro del fuselaje; trozos de metal se quebraron y volaron. Una fuente de humo y llamas brotó hacia afuera.

Me deslicé y apunté los cañones hacia el segundo P-39. Las balas volvieron a dar en el blanco, estallaron dentro e hicieron volar al caza en pedazos. Los dos Airacobras se precipitaron a tierra, sin control.

Saqué al Zero de su deslizamiento, y subí en un giro cerrado, dispuesto a salir directamente detrás de los dos cazas delanteros. ¡La batalla ya había terminado! Los dos P-39 se precipitaban loca-

mente a tierra, arrastrando tras de sí intensas llamas y un humo denso. Habían sido derribados con tanta rapidez como los dos que yo pesqué tan por sorpresa. Reconocí a uno de los Zeros que todavía salía de su pasada en picada, con Hiroyoshi Nishizawa, un piloto novato, en los mandos. El segundo Zero, que había cobrado una presa con una sola pasada de ataque, pilotado por Toshio Ota, giró en un viraje cerrado para volver a la formación.

Era increíble que en menos de cinco segundos hubiese terminado la lucha, y que cuatro cazas enemigos estuviesen estrellándose en la superficie, abajo. Y resultaba notable que dos de las piezas cobradas lo hubieran sido por Nishizawa, de veintitrés años, y Ota, de apenas veintidós.

Aquí corresponden unas palabras de explicación. Como se dijo antes, todos los pilotos de Lae eran escogidos. La principal de las razones para su elección era su capacidad de vuelo; los dos jóvenes pilotos se destacaban, incluso entre los hombres con quienes volábamos. Muchos de nosotros éramos veteranos de combate, y los recién llegados fueron muy rápidos en su aprendizaje. Nishizawa y Ota resultaron ser brillantes ante los controles. Más tarde se convirtieron, junto a mí, en los principales ases del Ala de Lae. Volábamos juntos con frecuencia, y los otros pilotos nos conocían con el mote de "los pilotos encargados de la limpieza".

Sólo se me ocurre pensar en Nishizawa y Ota como en pilotos geniales. No pilotaban sus aviones, se convertían en parte del Zero, se fundían con la fibra del caza, un autómata que funcionaba, en apariencia, como una máquina capaz de pensamientos inteligentes. Se contaban entre los más grandes de los aviadores japoneses.

Ambos hombres se dedicaban sólo a sus funciones de pilotos de caza. Todo se hallaba subordinado a su función de combate. Su habilidad los convertía en rivales especialmente peligrosos. Y aún contra un caza de comportamiento superior —como el que encontraríamos más adelante en la guerra-, sus proezas les permitían invitar individualmente el ataque de varios aviones enemigos y aún así salir victoriosos.

Hiroyoshi Nishizawa se convirtió en el más grande as de caza de Japón. No tenía la apariencia de tal; en verdad, sólo hacía falta mirar a Nishizawa para sentir pena por él; uno sentía que el hombre tendría

que estar en una cama de hospital. Era alto y desgarbado para ser un japonés, casi uno setenta de estatura. Tenia un aspecto macilento; pesaba apenas sesenta y tres kilos, y las costillas se le veían claramente a través de la piel. Nishizawa sufría casi constantemente de malaria y de enfermedades tropicales de la piel. Casi siempre se le veía pálido.

A pesar de la actitud de adoración de sus pilotos, Nishizawa pocas veces devolvía los ofrecimientos de amistad íntima. Se envolvía en una fría reserva hostil, casi imposible de penetrar. A menudo se pasaba todo un día sin hablar una palabra; ni siquiera respondía a las insinuaciones de sus amigos personales, los hombres con quienes volaba y combatía. Nos acostumbramos a verlo pasearse solo, desdeñando la amistad, silencioso, casi como un proscrito pensativo, y no como un hombre que en realidad era objeto de veneración. Si existe semejante expresión, Nishizawa era "todo piloto". Vivía y alentaba sólo para volar, y volaba por dos cosas: por la alegría que produce el dominio de ese mundo extraño y maravilloso del cielo, y para combatir.

En cuanto levantaba el vuelo, ese hombre extraño y flemático sufría una asombrosa transformación. Su reserva, su silencio, el rechazo hacia sus compañeros, desaparecían con tanta rapidez como la oscuridad se desvanece ante el alba. Para todos los que volaban con él, se convertía en el "Diablo". En el aire era impredecible, un genio, un poeta que parecía hacer que su caza respondiera con docilidad a su suave y seguro tacto en los mandos. Nunca vi que un hombre con un caza hiciera lo que hacia Nishizawa con su Zero. Su acrobacia era al mismo tiempo arrebatadora, brillante, totalmente impredecible, imposible y emocionante. Era un pájaro, pero podía volar de una manera que ningún ave habría podido imitar.

Su capacidad visual también era extraordinaria. Donde nosotros solo veíamos el cielo, Nishizawa, con visión casi sobrenatural, percibía los puntos de los aviones enemigos todavía invisibles para nosotros. Nunca, en su larga y brillante carrera de guerrero de los cielos, pudo ese hombre ser sorprendido por el enemigo. Hacía plenamente honor a su título de Diablo... sólo que era un diablo del azul y de las nubes, un hombre tan dotado, que hacía que todos nosotros, yo incluido, envidiáramos su genio en el aire.

Toshio Ota era todo lo contrario. Joven brillante, Ota era amable y amistoso, se mostraba dispuesto a participar en las diversiones y festividades del grupo, se reía fácilmente, se ponía instantáneamente de parte del piloto que necesitara ayuda, ya fuese en el aire o en tierra. Era más alto y más pesado que yo, y, como Nishizawa, a su llegada a Lae carecía de experiencia en el combate, A pesar de su afabilidad y de su contraste con Nishizawa, su talento a los mandos fue reconocido muy pronto; y Ota siempre volaba como ala de cobertura del caza del comandante de la escuadrilla.

Ota no era el tipo de héroe convencional. Sonreía y reía con bastante facilidad, creaba amistades con rapidez. La aureola de adoración del héroe no cuadraba con ese joven sonriente, quien parecía más a sus anchas, estoy seguro de ello, en un club nocturno que en la triste soledad de Lae. Pero su intimidad con sus amigos no disminuía en modo alguno el gran raspeto que inspiraba su destreza como piloto. Incluso hombres belicosos como Honda le tenían una alta estima, aunque Honda, lo mismo que Yonekawa, temía y eludía al Diablo.

CAPITULO 13

Los aliados lanzaban un incesante torrente de hombres y material a su bastión de Port Moresby, y nuestro alto mando nos exigió ataques cada vez más intensos contra el creciente complejo de aeródromos, instalaciones de tierra y puertos.

El 17 de abril hice mi primer vuelo en misión de escolta a la zona enemiga. Trece cazas Zero, en lugar de los seis o siete habituales, protegían a nuestros bombarderos; nuestros informes de reconocimiento indicaban una gran elevación del número de cazas aliados, y preveíamos una oposición más enérgica que en el pasado.

Me preocupaban mis pilotos, Yoshio Miyazaki parecía casi macilento después de una prolongada diarrea, y no lo consideraba apto para el servicio. A pesar de mis protestas, Miyazaki se negó a quedarse en tierra.

Me preocupaba que su estado febril afectase su capacidad para mantener la formación mientras volábamos como escoltas, pero a medida que nos acercábamos a Moresby mi aprensión se disipó. Miyazaki navegaba perfectamente con mi grupo de seis cazas, que ofrecía la protección superior a los bombarderos y a los otros siete cazas.

Con los bombarderos a 4.800 metros, y mi grupo 450 metros más arriba, cruzamos la cordillera de Owen Stanley. Moresby apareció a la vista. Los siete Zeros más cercanos a los bombarderos quebraron de pronto su formación protectora y viraron en un cerrado giro

ascendente, todavía juntos. Los P-40 que caían desde una altura mayor para atacar a los bombarderos, fueron avistados muy pronto, y la cuña de Zeros en ascenso rompió filas, apartando a los cazas de los pesos pesados.

Los siete cazas volvieron a su posición anterior. Furiosas flores de llamas y humo brotaron debajo de los bombarderos; el fuego de artillería antiaérea estaba a unos 450 metros por debajo de lo necesario. Pero los estallidos enviaban una rugiente señal de peligro. Rompimos en el acto la formación y describimos frenéticos toneles para escapar. Apenas a tiempo; una segunda cortina de fuego de artillería estalló atronadoramente encima de nosotros, pero no lo bastante cerca como para dañar a nuestros aviones.

En el momento en que volvimos a la formación, los bombarderos y sus cazas de escolta trepaban un una ascensión de máxima potencia. Sabíamos que la tercera cortina de fuego antiaéreo daría de lleno a los bombarderos, si mantenían su rumbo anterior. Y ahí la vimos, exactamente donde aquéllos habrían debido estar; los violentos sonidos explosivos de las bombas antiaéreas, salidas de la nada. Por algún motivo desconocido, los norteamericanos se negaron a modificar la puntería de sus bombas antiaéreas de acuerdo con el cambio de rumbo. Siguieron una pauta que podíamos prever casi con exactitud. Tan precisa era la fórmula de puntería de las baterías, y tan inmutable su uso, que eludir el fuego antiaéreo norteamericano a gran altura casi no constituía un problema.

Los bombarderos pasaron por encima de Moresby y viraron en sus amplios y lentos giros, para volver esta vez en su pasada de bombardeo, con el sol ahora, detrás de los pilotos. Apenas estuvieron los aparatos en sus pasadas sobre los blancos, cuando seis cazas se lanzaron sobre nosotros desde gran altura. Tiré de la palanca hacia atrás y paré al Zero de cola. Los otros cinco cazas se hallaban pegados a mí cuando viramos directamente frente al ataque enemigo. No tuvimos oportunidad de disparar; los cazas enemigos se alejaran y se dispersaron, todavía en picada. Volvimos a nuestras posiciones de escolta, pero sólo dos cazas se deslizaron a sus puestos de ala. Miyazaki y sus otros dos cazas habían enloquecido en apariencia; giraban por debajo de los bombarderos.

No tuve tiempo para preocuparme por Miyazaki. El fuego anti-

aéreo enemigo trataba de encontrar el blanco, y un enjambre de bombas atronó a 450 metros por debajo de los bombarderos. Esta vez no pudieron eludirlas; se encontraban en sus pasadas y los pilotos mantenían a cada avión en su puesto. Pateé la barra del timón y me alejé de la inminente cortina de fuego. Entonces, los bombarderos desaparecieron totalmente ocultos, por una serie de estallidos de bombas que vomitaron un humo espeso. Durante un momento pareció que las bombas habían dado en el blanco. Pero después, por milagro, los siete aviones salieron del humo arremolinado, aparentemente en perfecta formación. Tenían abiertas las compuertas de las bombas, y los negros proyectiles cayeron girando en el aire. Los vi describir una curva, aumentar su velocidad; estallaron en surtidores de humo, y las explosiones de cada bomba se abrieron hacia afuera en un relámpago de luz, al dar en el blanco.

Vacíos sus vientres, los bombarderos aceleraron en medio de los estallidos constantes de fuego antiaéreo, y luego viraron a la izquierda. Miyazaki volaba a unos 450 metros por debajo de los bombarderos. Se encontraba en una posición fantástica. Sin radio (las habíamos desmontado para aumentar nuestra autonomía), no podía llamarlo para que volviera a su posición, y no nos atrevimos a dejar a los bombarderos sin protección.

Dejamos Moresby atrás, y el fuego antiaéreo también quedó lejos. Lancé un suspiro de alivio. ¡Demasiado pronto! A casi un kilómetro y medio por encima de nosotros, un caza P-40 picó a una increíble velocidad. Descendió con tanta rapidez, que no pude mover un músculo: en un segundo estaba sobre nosotros; al siguiente, el avión solitario se desplomaba como un rayo sobre los bombarderos. Vi al caza a seiscientos metros delante de mí... ¡Iba a embestir!

Nunca sabré cómo ese avión pasó por entre los pocos metros de luz existentes entre el tercer y cuarto bombarderos del escalón izquierdo. Parecía imposible, pero sucedió. Disparando todas sus armas, el P-40 irrumpió a través de la formación de bombarderos y lanzó un río de plomo contra el avión de Miyazaki.

El Zero estalló en llamas. Con tremenda velocidad, el P-40 desapareció muy por debajo de nosotros. El avión de Miyazaki se desplazó con lentitud hacia abajo, arrastrando llamas. Estalló un fuego brillante, y una explosión desgarró el Zero en minúsculos trozos. Ni

siquiera vimos caer un sólo fragmento de metal. Todo sucedió en tres o cuatro segundos. Mantuvimos nuestro rumbo. Por encima de Buna, nuestros cazas rompieron la formación, abandonaron su papel de escoltas y pusieron rumbo a Lae.

La pérdida de Miyazaki fue una dolorosa lección para todos nosotros. Tengo la firme convicción de que en esos primeros días de la guerra la destreza individual de nuestros pilotos era infinitamente superior a la de los hombres que pilotaban los cazas holandeses, australianos y norteamericanos. Nuestro adiestramiento, que se llevó a cabo en el Japón de preguerra, era más minucioso que el de ninguna otra nación. Volar lo era todo para nosotros, y no escatimábamos esfuerzos para aprender todos los aspectos del combate aire-a-aire. Y, por supuesto, pilotábamos un caza superior en la mayoría de los aspectos a los del enemigo. Pero en las batallas aéreas de la segunda guerra mundial, la capacidad individual no era suficiente para asegurar una constante supervivencia Sin duda, hubo muchos casos, en que los aviones se encontraban en una lucha cuerpo a cuerpo, y la capacidad de cada piloto le granjeaba la victoria. Pero ésa no era la norma general, sino la excepción. Nuestro mayor defecto en el combate aéreo residía en el hecho de que nos faltaba trabajo en equipo, factor -por desgracia- que los norteamericanos desarrollaron tan a fondo a medida que continuaba la guerra.

La pérdida de Miyazaki, como la de otros pilotos de Zeros derribados en abril, sólo puedo atribuírla a la incapacidad de nuestros pilotos de caza para funcionar como un equipo compacto. Cuando encontrábamos cazas enemigos, nuestros pilotos mostraban más tendencia a dispersarse en todas las direcciones, para una enloquecida lucha libre, un avión contra otro, como en los tiempos de la primera guerra mundial. Para los pilotos japoneses de finales de la década de los treinta, la cualidad más valiosa de un caza era su destreza en lo referente a meterse dentro del viraje de un avión enemigo. La maniobrabilidad era deseable por encima de cualquier otra característica.

Y funcionaba bien... en ciertas condiciones y por un tiempo. Pero el valor de la técnica de la lucha individual se evaporaba cuando el enemigo se negaba a entablar el tipo de batalla que uno quería, o cuando su tenaz adhesión a un plan preconcebido reducía la eficacia del ataque del lobo solitario.

Dos días después de la muerte de Miyazaki, siete bombarderos B-26 atacaron Lae. Por fortuna, nos habían avisado con antelación, y teníamos nueve cazas en el aire para recibir a los aviones, que llegaron a una altura de solo 450 metros. Durante una hora desarrollamos una enconada batalla contra los Marauder; al final cayó un solo bombardero, y otro huyó, inutilizado. Fue la batalla aérea más torpe que jamás había visto. Los nueve Zeros carecían de organización. En lugar de efectuar ataques coordinados contra uno o dos aviones, y de usar la potencia de fuego en masa para destrozar a los B-26, nuestros pilotos mostraron excesivo celo y se lanzaron de un extremo a otro del cielo. En repetidas ocasiones, varios aviones salieron frenéticamente de sus pasadas de fuego para no chocar contra otro Zero o para eludir el fuego de un caza amigo. Fue increíble que ninguno de nuestros aviones embistiera o derribara, a otro de los nuestros.

Casi estallé de cólera en Lae. Salté de la carlinga del Zero, aparté a un lado a mi tripulación de tierra y grité a todos los pilotos que se detuvieran a escuchar. Durante unos quince minutos maldije su torpe estupidez, señalé a cada uno de los hombres sus errores y subrayé el desagradable hecho de que sólo un milagro los había traído a todos de vuelta a Lae con vida. Desde esa noche, realizamos sesiones todas las noches para mejorar nuestro trabajo en equipo. Esas clases continuaron la primera semana, durante una extraña e inexplicable calma en la guerra aérea.

El 23 de abril, Nishizawa, Ota y yo hicimos un vuelo de reconocimiento a Kairuku, una base enemiga al norte de Moresby, y ametrallamos e incendiamos varios aviones de portaaviones en la pista. Se nos había ordenado que realizáramos nada más que una misión de reconocimiento, pero la tentación fue grande... en especial después de nuestra reciente y tan pobre exhibición en el aire.

Nuestro informe produjo la orden de lanzar un ataque de ametrallamiento, de quince aviones, al día siguiente, Descendimos sobre seis bombarderos B-26, quince P-40 y un P-39, todos los cuales parecian a punto de evacuar el aeródromo. Contamos dos bombarderos y seis P-40 como víctimas definidas, con un P-39 probable. Después de 1a unilateral batalla aérea, continuamos hacia Moresby, y ametrallamos e incendiamos una torpedera anclada. Es posible que el fallo haya sido el énfasis que puse en el trabajo en equipo... pero terminé el

día sin poder anotarme un solo avión. Tampoco pudo hacerlo Nishizawa, para gran disgusto suyo.

Al día siguiente volvimos a Moresby. A pesar de sus fuertes pérdidas en la lucha unilateral del día anterior, el enemigo presentó una firme resistencia. Siete P-40 desafíaron a nuestros quince cazas, antes de que terminase la loca pelea, seis cazas enemigos se habían precipitado a tierra, envueltos en llamas. Nosotros no sufrimos pérdidas, y, con el aire despejado, ametrallamos Moresby y Kairuku, incendiando cinco B-26 y dos P-40.

Parece que nuestro nuevo intento de lograr un trabajo en equipo había sido eficaz. Pero no nos benefició, ni a Nishizawa ni a mí. Después de dos batallas consecutivas, en las cuales los otros pilotos habían logrado un buen puntaje, volvimos sin poder anunciar un solo aparato derribado. Discutimos hasta muy avanzada la noche, en un intento de analizar las acciones de cada uno en el aire, y para tratar de descubrir qué estábamos haciendo mal. Todo parecía estar bien, pero el hecho liso y llano era que nuestras balas no llegaban a su destino.

Siguió otra batalla aérea el veintiséis. Una vez más, volví sin anotarme ningún punto. Y una vez más, Nishizawa no pudo declarar ninguna victoria, aunque habían caído tres de siete P-40.

Nishizawa estaba desconcertado. Hizo caso omiso de su telémetro, se aferró torvamente a un P-40 cuyo piloto trataba frenéticamente de eludir al Zero pegado a su cola. Persiguiendo al P-40 por todo el cielo, Nishizawa roció a bocajarro de balas y cañonazos al caza enemigo. Pero éste logró escapar.

El 29 de abril era el día del cumpleaños del emperador Hirohito. y nuestro comandante planeó una modesta celebración en honor del acontecimiento. Todos los marineros con alguna experiencia culinaria se unieron al personal de cocina y prepararon el mejor desayuno posible con las escasas provisiones de que disponíamos. Los aliados casi no habían hecho esfuerzos por atacar Lae en los días precedentes. Esa tregua en la batalla, más nuestra sensación de bienestar en esa ocasión especial, nos hizo bajar la guardia, como el enemigo tal vez esperaba que ocurriese. Acabábamos de terminar nuestra comida de la mañana, a las siete, cuando los centinelas gritaron "¡Aviones enemigos!" En el acto, un ruido discordante, cacofónico, quebró

el silencio de la mañana. Se golpearon cubos, tambores, troncos huecos y demás, como señal de alarma. Dos clarines resonaron agudamente para unirse al estrépito: nuestro sistema de alarma de ataque aéreo.

Corrimos a la pista demasiado tarde. Las bombas ya habían caído y hecho su trabajo. Levantamos la vista y vimos a nuestros viejos amigos, los B-17. Tres de ellos volaban a 6.000 metros. Habían dejado caer apenas unas pocas bombas, pero, teniendo en cuenta su gran altura, lo hicieron con una precisión tan excelente como nunca he visto. Cinco Zeros yacían en llamas. Otros cuatro estaban seriamente dañados, atravesados de parte a parte por cascos de bomba. De los seis cazas listos para el combate, sólo dos se hallaban en condiciones de volar.

Ota y otro piloto llegaron a los aviones los primeros. En pocos segundos habían calentado sus motores y carreteaban por la pista. Para cuando los demás llegamos a nuestros aparatos, era demasiado tarde para despegar. Los tres B-17 y los dos Zeros se encontraban fuera de la vista, y, con su asombrosa velocidad, los B-17 estaban fuera de nuestro alcance. El tiempo pasó con lentitud, y maldijimos a los bombarderos y nos inquietamos por el regreso de Ota. Una hora más tarde un Zero descendió para aterrizar. Era Endo.

-Atacamos mientras trepábamos -explicó-, y rocíamos a los B-17 todo lo posible. Ota averió un bombardero, y todavía disparaba contra el avión cuando se me terminaron las municiones. De manera que volví.

Pasó otra hora sin Ota. Nos preocupaba su regreso a salvo. Ota, el amigo de todos, el brillante piloto, atacando por sí solo a dos B-17 fuertemente armados; por lo menos. Endo se puso frenético, y masculllaba, hosco, dolorido por haber dejado a Ota a causa de su falta de municiones.

Transcurrieron otros quince minutos, y entonces el capitán Saito asomó la cabeza desde el PM y nos gritó, jubiloso:

- ¡Eh! ¡Está a salvo! Ota acaba de llamar desde Salamaua. Derribó una Fortaleza Volante. Aterrizó para cargar combustible: pronto llegará a casa.

¡Espléndida noticia! Pero todavía teníamos entre manos un asunto sin terminar. Seis aviadores, incluídos Nishizawa y yo, fuimos elegidos para devolver a Moresby "los saludos del día del cumpleaños

del emperador", Nos habríamos sentido mejor si hubiese habido dieciséis Zeros, pero nuestros seis cazas eran las únicas máquinas aptas para el combate. No cabía duda de que el enemigo esperaba una represalia por su ataque contra Lae. Para no meternos en la tormenta de fuego antiaéreo que nos aguardaba, franqueamos la cordillera a 4.800 metros y luego, en lugar de continuar hacia Moresby a gran altura, descendimos inmediatamente, una vez pasados los picos. Volamos en triángulo empinado, y después picamos sobre la base aérea enemiga. ¡Fue perfecto! Las precauciones enemigas quedaron anuladas por completo; nadie esperaba que atacáramos de esa nueva manera.

Llegamos al aeródromo dando un amplio rodeo, apenas sobre el suelo. Decenas de hombres de mantenimiento se apiñaban en torno a bombarderos y cazas que parecían listos para despegar. Eso significaba tanques llenos de combustible y depósitos repletos de bombas, todo hecho a la medida para la pasada de ametrallamiento por sorpresa.

Eran como patos inmóviles, y rociamos la pista de balas y bombas. Vimos que los hombres, en tierra, nos miraban con asombro, casi sin creer lo que veían, ¡Seis Zeros salidos de la nada!

La pasada inicial fue perfecta. Ni un solo cañón nos había disparado. Al extremo de la pista, con las sorprendidas baterías de cañones todavía silenciosas, subimos en viraje cerrado y descendimos enseguida para otra pasada. El espectáculo era espléndido. Tres cazas y un bombardero ardían ferozmente. Esta vez trabajamos sobre otra hilera de aviones, estacionados pulcramente en una larga fila. ¡No esperábamos ese tipo de colaboración! Una vez más abrimos fuego en una prolongada pasada, ametrallando a los aviones enemigos. Hicimos blanco en cuatro bombarderos y cazas, aunque ninguno ardió. Los hombres corrieron frenéticos, en todas las direcciones, cuando bajamos, aullando, para nuestra segunda pasada de ametrallamiento, y decenas de ellos cayeron, acribillados por nuestras balas. Hicimos tres pasadas en total, y luego nos alejamos a gran velocidad. Sólo cuando estuvimos fuera de la zona, abrió fuego el primer cañón antiaéreo. Sonreí; ¡que gastaran sus municiones!

Pero a las 5 y 30 de la mañana siguiente el enemigo nos devolvió la moneda con la visita de tres de sus Marauder, que llegaron, bajos y veloces, a no más de 180 metros de altura. La tierra se sacudió

y tembló cuando los B-26 dejaron caer sus bombas directamente en la pista. Cuando el humo se disipó, vimos a cinco de nuestros cazas de alerta instantánea subir para ganar altura. Apenas despegaron, cuando los incursores enemigos viraron y volvieron, atronando sobre el aeródromo antes de que los cazas pudieran acercarse a ellos. Y se fueron, desparecieron, en el alba que despuntaba. Habían trabajado bien; un Zero ardía y otro era una ruina. Otros cuatro cazas y un bombardero estaban acribillados de balas y fragmentos de bombas.

Durante los días que siguieron, el ritmo de la guerra aérea se acentuó furiosamente. Los aliados devolvieron nuestro siguiente ataque de ametrallamiento con una pasada hermosamente ejecutada por doce P-39 contra nuestro aeródromo, e infligieron serios daños a nueve bombarderos y tres cazas. Pescamos a los Airacobras cuando se retiraban, y derribamos a dos sin pérdidas por nuestra parte. Pero una, vez más, ni Nishizawa ni yo pudimos derribar un avión.

Salí de mi depresión —lo mismo que Nishizawa- al día siguiente del ataque de ametrallamiento de los P-39. Nueve de nosotros volamos a Moresby, ansiosos de lucha. La tuvimos. ¡Nueve cazas enemigos, P-39 y P-40, nos esperaban sobre el aeródromo enemigo, dispuestos a combatir!.

Apenas los avistamos cuando rompieron su círculo y se lanzaron rugiendo sobre nuestros aviones. Encaré al primer caza enemigo. El P-40 hizo un giro en tonel al ir hacia mí, con la esperanza de atacarme por abajo. Interrumpí su giro y disparé. No pude haberlo sincronizado mejor, el P-40 se precipitó hacia la ráfaga. El piloto enemigo se desvió en el acto con un barreno hacia la izquierda, pero era demasiado tarde. Otra ráfaga y el caza estalló en llamas.

Pero tenía amigos. Interrumpí mi viraje cuando un P-39 picó sobre mí. No hacía falta correr; describí una media S y el piloto enemigo cayó en la trampa. Su vientre quedó ante mis cañones durante un momento, mientras trataba de alejarse con un rizo. No necesité más que ese momento, y oprimí el disparador del cañón. Las balas acertaron al caza enemigo cuando aún ascendía, y el avión se desintegró en el aire.

Sabía que, sin duda, tenía un hombre de ala, y mientras disparaba mi andanada tenía la palanca echada hacia atrás y la barra del timón hundida, para hacer girar al Zero en el viraje más cerrado posi-

ble. Funcionó; salí a tiempo para una ráfaga rápida. El asombrado piloto trató de zafarse zambulléndose, pero era demasiado tarde. Salí del viraje en un barreno, a tiempo para disparar otra andanada. El caza enemigo voló directamente hacia mi fuego, vaciló y cayó en picado.

¡Lancé un grito de alegría! Había salido del pozo. ¡Tres cazas en menos de quince segundos! ¡Mi primer "juego triple"!

La lucha había terminado, y yo era el único que había derribado aparatos enemigos. Seis cazas norteamericanos huyeron en enloquecidas picadas de potencia, demasiado veloces para que los nuestros los alcanzaran, aunque Nishizawa y los otros siete Zeros trataron de hacerlo. Imposible; los P-39 y P-40 siempre podían huir zambulléndose.

De vuelta en el aeródromo de Lae, mis mecánicos llegaron corriendo, excitados. Les asombró descubrir que había disparado 610 balas durante la batalla aérea del día, un promedio de más de 200 por cada caza enemigo. Nishizawa descendió de su avión con la cara contraída por una amarga desilusión.

Al día siguiente, 2 de mayo, volamos de nuevo a Moresby con una fuerza de ocho Zeros. Nos esperaban trece cazas enemigos, volando lentamente a 5.400 metros. Nishizawa fue el primero en verlos, y se abalanzó. Lo seguimos mientras giraba en un amplio viraje y subía hacia la formación enemiga por detrás y a la izquierda de ésta. ¿Qué les pasaba a esos pilotos? ¿Nunca miraban alrededor? Caímos sobre los trece aviones antes que se diesen cuenta siquiera de que estábamos en el aire. Antes de que pudieran alejarse en acción evasiva, varios cazas enemigos caían envueltos en llamas. Nuestro recuento total del día se elevó a ocho P-39 y P-40, de los cuales, me anoté dos.

Nishizawa saltó de su carlinga cuando el Zero tocó tierra. Nos sobresaltamos; por lo general bajaba con lentitud. Pero ese día se desperezó lujuriosamente, levantó ambos brazos sobre la cabeza y chilló "¡lóoouuu!" Lo miramos, estupefactos; eso era muy poco común en él. Y entonces Nishizawa sonrió y se alejó. Su sonriente mecánico nos dijo por qué. De pie delante del caza, levantó tres dedos, ¡Nishizawa había vuelto a las andadas!

El 7 de mayo, después de varios días de descanso en Rabaul,

volé en lo que llamé "una pasada de ensueño". Se ordenó que cuatro Zeros salieran en vuelo de reconocimiento sobre Moresby, y cuando cada uno de los pilotos supo quiénes eran sus compañeros de ala, lanzó un grito de felicidad. Éramos los ases más destacados del ala. Tenía veintidós aviones en mi hoja de servicio; Nishizawa, trece; Ota tenía once, ahora; y Takatsuka iba muy atrás, con nueve. ¡Nuestros cuatro mejores ases! ¡Qué día para enzarzarnos con el enemigo! Sabíamos que podíamos contar los unos con los otros para protegernos en caso de dificultades. ¡Y por cierto que ningún piloto enemigo sabría que volaban contra el peor nido de avispones posible! Deseé encontrar oposición ese mismo día.

Laencontramos. Describíamos círculos sobre Moresby cuando Nishizawa balanceó sus alas como aviso y señaló diez cazas, en una larga columna, que iban hacia nosotros desde el mar, unos 600 metros más arriba de nuestro grupo. Nishizawa y Ota formaron una cuña de dos aviones, con Takatsuka y yo inmediatamente detrás y un poco más abajo. Cuatro P-40 se separaron de la formación enemiga y picaron sobre nosotros.

Los cuatro Zeros subieron en un ascenso rápido, casi vertical, en lugar de alejarse en tonel y dispersarse, como esperaban los pilotos enemigos. El primer P-40 subió en un loco rizo, tratando de huir de su propia trampa. El vientre pasó oomo un rayo ante mí, y disparé una andanada. Las balas lo alcanzaron y le arrancaron un ala. Salí del ascenso en una Immelmann, y vi que cada uno de los Zeros martilleaba contra un P-40. Todos estallaron en llamas. Los seis cazas restantes estaban sobre nosotros. Nos dispersamos a derecha e izquierda, subimos en apretados rizos y nos arqueamos. ¡Funcionó! Todos salimos con un caza debajo de nosotros. Otros tres P-40 se desintegraron y ardieron; uno escapó. Los tres cazas restantes pusieron proa hacia abajo y escaparon.

El 8 y 9 de mayo destruí otros dos cazas enemigos, un P-39 y un P-40, en pasadas sobre Moresby. El 10, derribé un P-39, con un consumo récord de munición, por lo bajo: sólo cuatro balas de cañón. Fueron los mejores disparos que hubiese hecho jamás, y la más reducida cantidad de munición necesaria para destruir a un avión enemigo. Volaba sobre el mar del Coral, con Honda y Yonekawa como mis hombres de ala. Después de unos quince minutos de patrulla vimos a

un Airacobra que volaba a unos 900 metros por encima de nuestros cazas, a velocidad de crucero. El piloto parecía no ver nada; mantuvo su rumbo, mientras nos aproximábamos por detrás, y desde abajo.

Gané altura por debajo de su vientre, donde el piloto estaba totalmente ciego, salvo que efectuase una acción evasiva buscando deliberadamente otros aviones. Honda y Yonekawa estaban unos 60 metros más abajo que yo, volando en posición de protección.

Cosa increíble, el P-39 me permitió acercarme. No tenía ni la menor idea de que subía hacia él. Seguí acortando la distancia hasta quedar a menos de veinte metros del caza enemigo. ¡Todavía no sabía que estaba allí! La oportunidad era demasiado buena para desperdiciarla. Saqué varias fotos con mi Leica. Mi velocímetro marcaba 130 nudos, y anoté esa cifra como la velocidad de crucero del P-39.

La asombrosa formación de vuelo de mi Zero y el P-39 continuó, Con Honda y Yonekawa deslizándose hacia arriba para atrapar al Airacobra si me veía y picaba, subí lentamente, hasta quedar a la derecha y un poco más abajo del avión enemigo. Veía con claridad al piloto, y todavía no podía entender su estupidez, el hecho de que no mirase en el cielo alrededor. Era un hombrón corpulento, llevaba puesto un gorro bbnco. Lo estudié durante varios segundos y después bajé por debajo de su caza.

Apunté cuidadosamente, antes de disparar, y luego oprimí apenas, durante un instante, el disparador del cañón. Hubo una tos y (lo descubrí después) salieron dos balas de cada arma. Vi dos rápidas explosiones en la parte inferior del ala derecha del P-39, y otras dos en el centro del fuselaje. ¡El P-39 se partió en dos! Las dos mitades del fuselaje giraron locamente al caer, y luego se desintegraron en trozos menores. El piloto no saltó.

CAPITULO 14

Varias semanas en Lae me enseñaron a sentir un nuevo respeto por el lujo del sueño. La vida en el aeródromo estaba reducida a sus términos más simples. Durante el día volábamos en misiones de caza o esperábamos en estado de alerta. Por la noche sólo queríamos dormir. Pero el enemigo tenía otras ideas al respecto, y casi inexorablemente sus bombarderos perforaban la oscuridad para dejar caer racimos de bombas en el aeródromo y envíar cintas de trazadoras a tierra, cuando pasaban a baja altura.

Podíamos prescindir de las comidas que más deseábamos, vivir en chozas y volar desde un aeródromo primitivo, pero no nos era posible pasárnoslas sin dormir. Y los norteamericanos y los australianos hacían todos los esfuerzos posibles para mantenernos despiertos por la noche.

Las cosas se pusieron tan mal, que abandonábamos a menudo nuestros alojamientos. Los pilotos salían a la pista después de oscurecer y dormían en los cráteres provocados esa misma noche por las bombas enemigas. Nuestra teoría, a la cual prestaba sustancia un abrumador deseo de dormir, era que existían muy pocas probabilidades de que una bomba enemiga cayese exactamente donde otra había caído antes, No conozco la ley de probabilidades que rige en este asunto, pero sé que menos de seis pilotos murieron en ataques

enemigos nocturnos, durante toda nuestra permanencia de servicio en Lae.

Los constantes ataques, los vuelos casi cotidianos y las primitivas condiciones de vida redujeron el talante a una inestable irritación. Ninguna cosa que no fuera la conducta más ejemplar por parte de nuestros oficiales impedía serias fricciones entre nuestros pilotos... y considero que ése es el hecho más notable de todos en nuestro puesto avanzado de la selva.

El comandante de nuestra base, el capitán Masahisa Saito, era un oficial samurai que se rodeaba de un aire de reserva y dignidad... muy distinto del de los oficiales del ejército, ordenancistas y con conciencia de casta, que rodeaban al general Hideki Tojo en Tokio. Sereno, pero autoritario, Saito era considerado con afectuoso respeto por todos sus hambres. Siempre cuidaba de ser el último en entrar en un refugio cuando los bombarderos enemigos atacaban Lae. A pesar de la lentitud de algunos de nosotros, nunca dejábamos de ver al capitán Saito esperando - ¡a veces con impaciencia, si las bombas ya estaban explotando!- que un piloto llegase corriendo al refugio, El capitán caminaba con lentitud desde su alojamiento, o desde el Puesto de Mando, hasta las trincheras de protección, miraba el cielo y escudriñaba el aeródromo para ver si todos sus hombres se habían refugiado. Y sólo entonces, buscaba protección a su vez. No hace falta decir que ello producía un magnífico efecto sobre sus subordinados. Es una de esas cosas inexplicables, pero ese valiente oficial sobrevivió a la guerra sin sufrir una sola herida.

Pero el hombre más inolvidable de mi vida de combate fue el teniente Junichi Sasai, mi superior directo, quien dirigía la que era tal vez la escuadrilla de cazas de Japón más fuerte. Bajo el mando de Sasai estaban cuatro de los principales ases de Japón: Nishizawa, Ota, Takatsuka y yo. No es exagerado decir que los hombres que volaban con Sasai no habrían vacilado ni un instante en morir en defensa del joven teniente. Ya relaté cómo su intervención personal me ayudó enormemente durante el desagradable viaje de Bali a Rabaul. Más de una vez me hice preguntas, entonces, acerca de su presencia, y me sentí inclinado a creer en una alucinación... No sólo carecía de precedentes, sino que incluso era impensable, que un comandante de escuadrilla se rebajase al rango de ordenanza para atender

a un hombre enfermo en su lecho. Pero eso fue lo que hizo Sasai.

Soltero, de veintisiete años, Sasai tenía en su alojamiento una imagen de Yoshitsune, el legendario héroe de guerra japonés. Desdeñaba las exigencias del sistema de castas naval, y prestaba tan poca atención al aspecto de su ropa como cualquier otro piloto. Una vez más, puede que esto parezca insignificante como para detenerse en ello, pero en el código de los oficiales japoneses era un asunto mayúsculo.

Después de nuestra llegada a Lae, me asombró ser testigo del íntimo interés de Sasai por el bienestar y la salud de sus pilotos. Cuando un hombre enfermaba de malaria u otra enfermedad tropical, Sasai era el primero en llegar a su lado, atenderlo, calmarlo y armar increíbles alborotos a los ordenanzas del hospital para asegurar el cuidado constante y permanente de su piloto. Para ayudar a sus hombres, se exponía sin pestañear a las peores enfermedades que ha conocido el hombre. Para nosotros, se volvió casi legendario. Hombres que no vacilaban en matar y que ansiaban la batalla, lloraban sin avergonzarse cuando presenciaban los actos de Sasai, y juraban eterna lealtad al joven teniente.

Una noche miramos, atónitos, cuando Sasai entró en el hospital para acudir al lado de un piloto aquejado de un hongo que devoraba dolorosamente sus carnes. Nadie sabía si la enfermedad era o no contagiosa, sólo que era horrible, Pero fue Sasai quien atendió al desdichado; Sasai, quien prescindió del sueño; Sasai, quien consoló.

Y todo eso se hizo en desafío de lo que, tal vez, era el código de castas más estricto del mundo, en el cual una violación por un subordinado podía culminar en la disciplina -justificada en la mente del oficial superior- mediante un castigo brutal, o con la muerte. Aún allí, en Lae, apenas un puesto avanzado en la selva, el sistema jerárquico se mantenía de forma estricta. Era impensable que se produjese una violación al respeto, por leve que fuese, a un oficial.

Sasai, en especial, habría tenido una causa justa para respaldarse en esa distinción de casta, si hubiera querido, porque era un graduado de Eta Jima, la Annapolis de Japón. Tal vez los otros oficiales presentaron objeciones; no lo sé. Pero Sasai abandonaba a menudo las mayores comodidades del alojamiento de oficiales, con su menor apiñamiento, y pasaba buena parte de su tiempo con nosotros.

Adoptaba todas las precauciones para asegurar nuestra salud. Una de las exigencias médicas de Lae era que tomáramos píldoras de quinina cada dos días, como protección contra la malaria. Debido a su sabor amargo, eran rechazadas por los pilotos, Sasai trataba a los hombres casi como a niños, cuando descubría que eludían sus dosis de quinina. Se metía varias de las amargas píldoras en la boca, las masticaba y se relamía. Un hombre común no podía dejar de escupirlas con violencia; no así Sasai, ¡Nadie que viese al comandante de su escuadrilla hacer eso se atrevería a quejarse de la amargura de la quinina!

Cuando estaba a solas con Sasai, le expresaba mi asombro ante esa capacidad de comer quinina de esa forma extraordinaria.

-No me tome por un hipócrita -explicaba Sasai con tranquilidad-. Las odio tanto como cualquiera. Pero mis hombres deben estar protegidos contra la malaria. En verdad, hago por ellos exactamente lo que mi madre hizo por mí cuando estuve enfermo, de niño.

En nuestras muchas conversaciones, Sasai me habló de su infancia, de años de enfermedad, de guardar cama. Me habló, con cierta turbación, de sus gimoteos cuando debía tomar una medicina, o de cómo su madre fingía que le agradaba la medicina que su hijo enfermo necesitaba para vivir.

Gracias a los años de dedicación de su madre, la salud de Sasai mejoró. Hizo un intenso esfuerzo para vigorizar su cuerpo debilitado, soportando a menudo grandes dolores para adquirir resistencia. En el secundario perdió su aspecto enfermizo y se convirtió por fin en campeón de judo. En la Academia Naval y en la Escuela de Aviadores, Sasai había destacado como el mejor estudiante y el mejor atleta.

A medida que pasaron los meses en Lae, y que las batallas aéreas crecían en intensidad, nuestras provisiones fueron disminuyendo poco a poco. A pesar de la excelente hoja de servicio de nuestra ala de cazas Zero, nos resultaba imposible inmovilizar a los aliados. Aparecían en el aire en número cada vez mayor. Junto a su siempre persistente agresividad, resultaban ser, realmente, una fuerza formidable. Sus cazas y bombarderos merodeaban sobre las islas y la zona oceánica, día y noche, y pulverizaban los barcos de abastecimiento en ataques demoledores. Los submarinos norteamericanos también cobraban un temible tributo.

A consecuencia de ello, nuestra Armada se vio obligada a ocul-

tar sus barcos de día y a recurrir a la protección de la oscuridad para desplazar sus abastecimientos. Pero tales movimientos resultaban siempre insuficientes, y se interrumpió incluso el escaso volumen de provisiones entregadas por barcos de superficie. La Armada, desesperada ordenó a sus submarinos que nos abastecieran. En el mejor de los casos, eso era un paliativo, porque los submarinos tenían una capacidad muy limitada. A la larga nos vimos reducidos a embarques de los elementos más críticos, más necesarios para continuar luchando. A consecuencia de eso, los pocos lujos de que disponíamos quedaron reducidos al mínimo. La cerveza o los cigarrillos eran codiciados por los hombres, y ni siquiera se distribuían nunca, a no ser como una recompensa, cuando nuestros pilotos se anotaban grandes victorias en el aire, sin pérdidas para nuestras fuerzas. La mayoría de los pilotos no bebía. Pero había gran demanda de cigarrillos, para hacer frente a las necesidades de muchos hombres que eran fumadores empedernidos.

Lo que irritaba a los hombres era que al personal de vuelo se le negaban los cigarrillos, salvo cuando producían una gran derrota al enemigo en combate aéreo. Pero eso no impedía que los oficiales siguieran su sistema de castas y entregaran todos los días, al personal de oficiales que no volaban, una ración regular de cigarrillos. Maldecíamos a los oficiales de administración, hombres que jamás volaban y que fumaban cuando querían, mientras que los pilotos de combate -por ser enganchados— no podían hacer lo mismo.

Por lo general, el capitán Saito inspeccionaba los alojamientos de los pilotos enganchados una vez cada dos semanas. En tales inspecciones siempre se las arreglaba para "olvidar" su cigarrera en un escritorio o un camastro. Nishizawa, agradecido, se servía la mitad de la provisión del comandante de la base, y luego distribuía su "hallazgo" a los otros pilotos. Pero Saito no iba muy a menudo.

Por último perdí la paciencia y, desesperado, me la jugué. Envié a mis hombres a la comunidad nativa, con órdenes de comprar cigarros. Teníamos estrictamente prohibido fumar el tabaco local, por temor a que pudiese contener narcóticos. Con un paquete de cigarritos pestilentes, llamé a los demás pilotos a un extremo del aeródromo. Me miraron con asombro, y vacilaron en arriesgarse a in-

currir en la cólera de una autoridad superior por desobedecer órdenes directas.

-Yo me hago cargo de la plena responsabilidad por estos cigarros, y ustedes fuménlos — dije al grupo.

Sin pronunciar una palabra, cada hombre tomó un cigarro mientras los distribuía. Todos los encendimos.

Sabía que cuando un oficial viese a nuestro grupo apiñado se acercaría, y pocos minutos después el teniente Sasai corrió hacia nosotros, con el asombro pintado en el rostro.

—¿Qué hacen? ¿Se han vuelto locos? -gritó-. ¡Tiren esas cosas!

Varios de los hombres enrojecieron de turbación ante el tono poco habitual de Sasai, y arrojaron sus cigarros al suelo. Nishizawa y yo nos negamos a hacerlo y continuamos fumando.

Sasai abrió mucho los ojos ante la negativa a obedecer órdenes.

-¿Qué les pasa a ustedes dos? -preguntó-. ¿No saben que fumar esas cosas va contra los reglamentos?

Sus preguntas eran lo que esperaba. Hice una inspiración profunda, y dije a Sasai lo que pensaba exactamente sobre el sistema que negaba tabaco a los pilotos de combate, pero permitía fumar sin trabas a oficiales que jamás se enfrentaban a los cañones enemigos. Seguí hablando durante un rato, y dije a Sasai que poder fumar valía la pena de cualquier castigo que pudiese imponerme. Nishizawa se mantuvo a mi lado, silencioso como de costumbre, soltando grandes bocanadas de humo.

Sasai se mordió los labios, furioso, y el rostro se le ensombreció. Otro oficial no habría vacilado en asestarme el puntapié más fuerte que le fuese posible. Me aparté de Sasai -me sentí culpable por haber tratado a ese magnífico oficial de una forma tan vergonzosa-, pero seguí fumando. Los otros pilotos nos miraron asombrados, a Nishizawa y a mí... Nunca habían visto u oído que se desafiase a un oficial de forma tan descarada.

Sasai desapareció. Varios minutos después vimos que el único sedán de la base aérea arrastraba una nube de polvo mientras se dirigía hacia nuestro grupo a gran velocidad. El vehículo frenó con un chillido de frenos. Colérico, Sasai abrió la portezuela y arrastró tras de sí dos mochilas grandes.

¡No dijo una palabra cuando las abrió, y vimos que cada una estaba repleta de cajetillas de cigarrillos!

-Tomen y repártanlos -dijo-, y no me pregunten de dónde han salido.

Asomó la cabeza por la ventanilla mientras se alejaba.

— ¡Y tiren esos malditos cigarros! -gritó.

Llamábamos a Sasai el "Tigre Volador". El apodo nada tenía que ver con el Grupo de Voluntarios norteamericanos, los Tigres Voladores de China. El teniente Sasai siempre usaba un cinturón con una gran hebilla de plata que tenía grabada la figura de un tigre rugiente. El padre de Sasai, un capitán retirado de la Armada, había hecho tres cinturones antes de la guerra y había regalado uno a Sasai, su hijo único, y otro a cada uno de los esposos de sus dos hijas, ambos subcomandantes navales. Según una leyenda japonesa, un tigre recorre mil kilómetros para merodear en su coto de caza, y siempre regresa de su aventura. Ese era el significado de la hebilla grabada de Sasai.

Sasai era un piloto de talento, pero en abril y principios de mayo se anotó pocas victorias en el aire, fracaso que nacía directamente de su falta de experiencia en combate. Nishizawa, Ota, Takatsuka y yo estábamos decididos a hacer que Sasai saliera de su capullo y floreciera para convertirse en un as hecho y derecho. Nos ocupamos especialmente de enseñar al teniente los puntos mas sutiles del combate aéreo. Nos pasábamos muchas horas en nuestros alojamientos, explicando los errores que era preciso evitar en el aire, y los medios para asegurar el cobro de una presa. Sasai tenía dificultades para ajustar su telémetro durante una lucha cuerpo a cuerpo, y en repetidas ocasiones hicimos batallas simuladas para ayudarlo a superar esa deficiencia.

El 12 de mayo encontramos una oportunidad para poner a prueba los resultados de nuestra instrucción. Sasai respondió perfectamente al anotarse -en una asombrosa picada y pasada que duró menos de veinte segundos- tres victorias, sin ayuda alguna.

Volábamos cerca de Moresby, en nuestra patrulla matutina regular, de quince Zeros en cinco formaciones en V, cuando avisté tres Airacobras a una milla a nuestra derecha, y a 450 metros por debajo de nosotros. Su formación era poco habitual... Los tres cazas volaban en una columna, con unos 200 metros de distancia entre

cada avión. Me acerqué al avión de Sasai y le señalé los cazas enemigos. Asintió, y le hice un gesto para que siguiera adelante y realizara el ataque. Agitó la mano y sonrió, y 1o seguimos cuando hizo un viraje cerrado hacia la derecha y picó.

Tomó al primer Airacobra en una perfecta pasada de fuego. Su Zero cayó sobre el desprevenido avión enemigo desde atrás y por arriba; rodó a la derecha y disparó su cañón cuando se acercó. Su puntería fue excelente; el Airacobra estalló en llamas y se desintegró en el aire. Sasai salió de su picada y subió en un ascenso empinado, hizo un tonel a unos 450 metros más arriba ya la izquierda del segundo caza. Parecía increíble, pero el piloto del P-39 mantuvo su rumbo anterior. Desde su posición ventajosa, Sasai picó, hizo un barreno a la derecha para ajustar su trayectoria de fuego y barrió al P-39 de la cola a la proa. El caza se zarandeó, rodó en un giro enloquecido y se precipitó a tierra. El piloto no saltó, tal vez murió a causa de las balas del cañón.

Sasai continuó su ataque de la misma manera, con un ascenso empinado y un tonel para el tercer ataque, pero el último piloto no se dejó sorprender con tanta facilidad. En el momento en que Sasai iniciaba su barreno a la derecha, el morro del P-39 se elevó de golpe cuando el piloto inició un rizo, pero demasiado tarde. El avión fue interrumpido al comienzo del rizo, cuando Sasai lanzó una andanada de balas de cañón al fuselaje y el ala izquierda. Eso fue demasiado para el avión norteamericano, que en ese momento ya se encontraba bajo una tremenda presión por el rizo. El ala izquierda se desprendió, y en el acto el avión entró en un giro somero, atrapando al piloto. Yo mismo quedé sorprendido. Nishizawa me lanzó una amplia sonrisa desde su carlinga, cuando volvimos a la formación. Sasai era ahora un as, con su perfecto uno-dos-tres.

Las lecciones del día no habían terminado para Sasai... pero la que estaba a punto de aprender era distinta, y más horrible. Al regreso a Lae, el trío de cazas de Sasai iba casi dos millas por delante de la formación principal. Yo me sentía tan complacido con la nueva condición de as del teniente, que no presté atención a la brecha cada vez mayor que se abría respecto a su vuelo en V, hecho que tuvo una consecuencia casi fatal.

Cruzábamos la cordillera de Owen Stanley, con los cazas de Sa-

sai muy por delante de nosotros, cuando un Airacobra cayó como una flecha desde una capa alta de nubes, por encima de los desprevenidos Zeros. Nunca lamenté tanto nuestra falta de radios como en ese momento. No había forma de avisar a Sasai; a pesar de mi velocidad de casi 300 nudos, con el motor funcionando a la máxima potencia, no podía llegar al P-39 a tiempo para atraerlo hacia mí. Por fortuna para Sasai, el piloto enemigo no efectuó su ataque desde arriba. Por el contrario, eligió la "aproximación submarina", picó por debajo y por detrás de los otros cazas, y luego subió en un ascenso rápido y disparó desde abajo.

Yo me hallaba a menos de 800 metros de distancia cuando el P-39 subió en un ascenso aullante para atacar a Sasai desde abajo. Desesperado, oprimí el disparador del cañón, con la esperanza de que los disparos previniesen a Sasai o quizá alarmaran al piloto enemigo y lo llevaran a interrumpir el ataque. El P-39 no titubeó, pero Sasai escuchó los disparos de cañón, En el acto, con sus hombres de ala pegados a su avión, subió en un rizo e hizo un amplio arco para ganar altura.

Eso fue suficiente para el piloto enemigo. Con tres Zeros por delante, y otros que llegaban por detrás, se dio cuenta de que corría el riesgo de quedar atrapado. El P-39 comenzó a describir un rizo en su ascenso, dispuesto a picar cuando saliera de él. Pero ahora la iniciativa era mía. Bajé en una picada en tonel, dispuesto a pescar al Airacobra en cuanto saliera del barreno y corriese hacia abajo. Pero el piloto me vio y se apartó con violencia, en un barreno a la izquierda, y picó. Las enormes montañas le cerraron el paso, y en el momento mismo en que se alejaba de mi avión se vio obligado a subir.

El piloto era diestro. Bajó como un rayo por la ladera, viró y se ladeó de golpe, mientras pasaba rozando los peñascos y las cuestas, conmigo pegado a su cola. Cada vez que viraba, yo rompía su viraje y acortaba la distancia entre los dos aviones. Y cada vez que el P-39 veía una posibilidad de desplazarse hacia la derecha o la izquierda, se veía ante otro Zero... mis hombres de ala. ¡Pilotos competentes! Teníamos encerrado al Airacobra; se vería obligado a luchar.

Y lo hizo. Máss de una vez viró en un giro malévolo, al ladearse para esquivar las montañas, y disparó al terminar el viraje. Cada vez

que lo hacía, yo describía un giro más corto, un rizo que me acercaba un poco más, y que disminuía la distancia de fuego. Lo pesqué a una distancia de 150 metros, le disparé breves ráfagas y me aproximé a menos de cincuenta metros. El P-39 escupió humo negro y se precipitó hacia la selva.

Un avergonzado teniente Sasai fue el que se acercó a mi avión en Lae. Mis mecánicos examinaban, con ojos asombrados, los agujeros de bala de mi ala, cuando Sasai se aproximó para tartamudear su agradecimiento.

Miró el metal acribillado, y no dijo nada más.

CAPITULO 15

Durante el período que va del 1 al 12 de mayo, nuestra Ala de Lae salió sin una sola pérdida de todos los choques contra el enemigo. Habíamos sacado buena ventaja del hecho de que los pilotos no se mantenían alerta cuando estaban en el aire, y las excelentes tácticas de nuestras formaciones terminaron en una importante cantidad de victorias unilaterales.

El 13 de mayo, el daño sufrido por mi caza me obligó a permanecer en tierra durante el día. Me dio la oportunidad de leer un mes de correspondencia entregada esa mañana por un submarino. Mi madre me escribía que mis hermanos participaban ahora en las batallas de Japón. Uno se había presentado como voluntario en la Escuela de Aviadores Navales, pero no pudo satisfacer las rígidas exigencias, y se enganchó en cambio en la Base Naval de Sasebo. Mi otro hermano fue reclutado por el ejército y ya iba de camino a China. Jamás volvió a casa: más tarde lo trasladaron a Birmania y murió en combate.

Pero, por supuesto, la correspondencia esperada con mayor avidez era la de Fujiko. Me escribía en detalle sobre los grandes cambios que se estaban produciendo en el país, y me sorprendió con la noticia de que ahora trabajaba en la compañía de su tío, convertida en una fábrica de municiones.

"Hoy en día nadie debe permanecer ocioso, dijo el Primer Ministro. Ha dicho al país que incluso las hijas, si se quedan en casa sin

contribuír al esfuerzo de guerra, serán reclutadas y enviadas a cualquier fábrica de municiones donde hagan falta sus servicios. De modo qua mi tío, en lugar de dejarme con mi familia, me contrató en el acto para que trabajase con él."

¡Me asombré al darme cuenta de que Fujiko, la hija de una familia tan eminente, debía trabajar en una fábrica de municiones! Resultaba difícil concebir la pequeña granja de mi madre sin la ayuda de mis dos hermanos; y ella se vio obligada a trabajar, y le resultaba penoso. Incluso cuando nosotros estábamos en casa para ayudar.

Mi prima Hatsuyo tenía noticias mas inquíetantas aún. Me escribía que su padre había sido trasladado de nuevo a Tokio, desde Shikoku. Varios días después de su regreso a la ciudad, presenció el ataque del 18 de abril, a Tokio, por los bombarderos norteamericanos B-25.

"Sé que estás en lo más duro del combale, -me escribía-, y tus éxitos contra el enemigo son un gran consuelo para todas nosotras, en casa. El bombardeo de Tokio y de varias otras ciudades provocó un enorme cambio en la actitud de nuestra gente hacia la guerra. Ahora las cosas son distintas; las bombas cayeron aquí, en nuestros hogares. Ya no parece que exista una gran diferencia entre el campo de batalla y el frente interno. Sé que yo, como las otras chicas, trabajaré mucho más para cumplir con nuestro papel, en el país, para apoyaros, a tí y a los demás pilotos que estáis tan lejos de Japón."

Hatsuyo seguía en la escuela, pero pasaba sus tardes y parte de sus noches con las otras colegialas trabajando en las fabricas, cosiendo uniformes militares. El repentino cambio de la situación en casa resultaba desconcertante. Mis hermanos, en servicio, Fujiko, trabajando en una fábrica de municiones... Hatsuyo, en otra fábrica... Todo era tan extraño...

Hatsuyo no describía en detalle el bombardeo del enemigo, aunque era la primera ver que nuestro territorio era atacado. Por supuesto, ya habíamos recibido la noticia allí, en Lae, mucho antes, el mismo día, de hecho. En términos oficiales, el gobierno afirmaba que no había habido grandes daños, lo cual parecía razonable en vista del número limitado de aviones atacantes. Pero el ataque sacudió a casi todos los pilotos de Lae. El conocimiento de que el enemigo era

lo bastante fuerte para atacar nuestra patria, aún en lo que podía ser una incursión punitiva, era motivo de serias aprensiones respecto a futuros y más intensos ataques.

Todavía leía mi correspondencia cuando el oficial Wataru Handa se me acercó para pedirme que le prestara a mi hombre de ala, Honda, para un vuelo de reconocimiento a Port Moresby. Handa era un recién llegado a Lae, y muy bien venido. Aunque aún no había combatido en el Pacífico, era uno de los más famosos ases japoneses del escenario de guerra chino, con quince aviones enemigos en su haber. Desde su regreso del continente asiático había servido como instructor de vuelo en Tsuchiura. No vi problema alguno en dejar que Honda volase con el; ya que estaría con uno de nuestros mejores pilotos.

Pero Honda tenía otras ideas al respecto. As veterano o no, se quejó de mis órdenes.

-Prefiero no ir, Saburo -masculló-. He volado sólo con usted, y no quiero cambios ahora.

-Oh, basta, pedazo de tonto -corté-. Handa es mejor aviador que yo, y vuela desde mucho antes. Vaya.

Al mediodía, Honda partió con otros cinco Zeros, para un vuelo de reconocimiento sobre Moresby.

Me molestó la hostilidad de Honda a volar en la misión, y esperé su regreso con inquietud. Dos horas más tarde aparecieron cinco Zeros para el aterrizaje: el avión de Handa y cuatro más. ¡Faltaba el aparato de Honda!

Corrí hacia la pista trepé al ala del Zero de Handa, aún antes de que dejase de carretear.

-¿Dónde está Honda? -grité-, ¿Dónde está? ¿Qué le ha pasado?

Handa me miró con una expresión de desdicha.

-¿Dónde está? - vociferé-. ¿Qué le ha ocurrido?

Handa descendió de la carlinga- En el suelo, tomó mis dos manos en las de él, hizo una reverencia y habló con esfuerzo. Su voz era ahogada.

-Yo... lo siento, Saburo -balbuceó-. Lo siento. Honda está... ha muerto. La culpa fue mía.

¡Quedé estupefacto! No podía creerlo. ¡No, Honda no! Era el mejor hombre de ala con quien jamás hubiese volado.

Handa apartó el rostro, miró al suelo y comenzó a dirigirse hacia el Puesto de Mando, arrastrando los pies. Lo seguí, incapaz de hablar, mientras él continuaba.

-Estábamos sobre Moresby -dijo en voz baja-. Empezamos a volar en círculo, a 2.000 metros. El cielo parecía limpio de aviones enemigos, y yo examinaba el aeródromo, para ver si había aparatos en tierra.

-La culpa fue mía; toda mía -murmuró-. Ni siquiera vi los cazas. Eran P-39. No sé cuantos, unos pocos. Bajaron a tanta velocidad, que no tuvimos advertencia previa ninguna. Ni siquiera supimos que estaban sobre nosotros hasta que los oímos disparar. Entré en un barreno, lo mismo que Endo, mi otro hombre de ala. Cundo volví la cabeza por un instante, vi el avión de Honda, que había estado en el extremo de mi trío, envuelto en llamas. Atrajo el fuego cruzado de los P-39.

Me detuve y lo miré. Handa se alejó. Nunca pareció recuperarse del golpe que representaba haber perdido a mi hombre de ala. Aunque había sido un as en China, en apariencia Handa ya no tenía la capacidad de antes. Nunca había combatido contra cazas norteamericanos, que podían superar a nuestros aviones, por un considerable margen, en las picadas. No importaba lo que en realidad hubiese ocurrido, Handa se hizo cargo personalmente de la culpa por la muerte de mi hombre de ala. Estuvo pálido y callado durante el resto del tiempo que pasó en Lae. Al tiempo enfermó de tuberculosis y fue enviado a su casa. Muchos años después recibí una carta de su esposa. Me escribía, "Mi esposo murió ayer, tras su larga enfermedad. Le escribo esta carta para cumplir con su última voluntad, en el sentido de que 1e escribiese para pedirle disculpas en su nombre. Jamás se recuperó de la pérdida del piloto de usted en Lae. Las últimas palabras que pronunció antes de morir fueron: ¡Luché con valentía toda mi vida, pero no puedo perdonarme por lo que hice en Lae, cuando perdí al hombre de Sakai!".

Cuando murió, Honda apenas tenía veinte años. Era un hombre fuerte, tanto en sus acciones en tierra como en el aire. Era rápido para pelear, pero uno de tas hombres más populares de la escuadrilla de Sasai. Yo estaba muy orgulloso de él; su vuelo como acompañante había sido soberbio. Tenía la certeza de que estaba en camino de convertirse en un as.

Durante el resto del día vagué por la base, aturdido. No presté atención a los demás hombres de la escuadrilla, quienes juraron vengar al primer piloto que perdía nuestro grupo desde el 17 de abril. Personalmente, mi mayor logro en el combate aéreo era el hecho de que jamás había perdido a un hombre de ala. Y ahora había enviado a Honda, contra sus deseos, a volar con otro hombre, y estaba muerto. No pude dejar de pensar que mi otro hombre de ala, Yonekawa, también podía resultar muerto. Durante largos meses Yonekawa había cubierto impecablemente a mi caza en el aire; se preocupó tanto por mí, que seguía sin anotarse una sola victoria propia. Honda había sido más agresivo, y derribado varios aparatos enemigos.

Estaba decidido: Yonekawa debía cobrar su propia víctima. Al día siguiente, 14 de mayo, recibí a1 piloto de tercera clave Hatori como sustituto de Honda. Antes de levantar el vuelo de siete cazas hacia Moresby, dije a Yonekawa que, si encontrábamos algún caza enemigo, él volaría en mi posición y yo le cubriría- El rostro de Yonekawa se encendió de excitación. Si hubiese sabido lo que nos esperaba ese día, habría arreglado las cosas de otra manera.

Según parece, los pilotos aliados habían dedicado serios estudios a la insuperada maniobrabilidad de que gozábamos con el caza Zero. Ese día era el de su primer intento de desarrollar nuevas tácticas. Vimos a los aviones enemigos sobre Moresby, pero, a diferencia de sus maniobras anteriores, no se agruparon en una sola formación. Por el contrario, los aviones enemigos se formaron en parejas y tríos, y cubrieron todo el cielo cuando nos acercamos. Sus movimientos eran desconcertantes. Si virábamos hacia la izquierda, nos atacaban desde arriba y a la derecha. Y todo así. Si trataban de confundirnos, lo estaban logrando.

Sólo se podía hacer una única cosa: enfrentarse según sus propios términos. Me acerqué al avión de Sasai y le indiqué, por señas, que se enfrentaría al par de aviones enemigos más cercano- Asintió, y cuando me aparté lo vi señalando a los otros cuatro Zeros hacia dos parejas. Nos dividimos en tres grupos separados y viramos para enfrentarnos al enemigo. Nos precipitamos hacia los dos P-39 elegidos, y disparé una ráfaga desde 100 metros El primer Airacobra eludió mis balas y cayó en una aullante picada. Ni siquiera tuve oportunidad de acercarme a él para dispararle otra andanada.

El segundo avión ya describía un tonel para una picada cuando yo hice un barreno a la izquierda, viré y salí ante su cola. Durante un momento vi la expresión de sobresalto del piloto cuando me advirtió. El P-39 resbaló de espaldas, se volvió de nuevo hacia la izquierda, en un intento de picada. Parecía una buena presa para Yonekawa, quien venía pegado a mi cola. Agité la mano en la carlinga y rodé hacia la derecha, dejando al P-39 para mi hombre de ala.

Yonekawa se lanzó contra el Airacobra como un loco, y yo me pegué a su cola a una distancia de 200 metros, El P-39 se sacudió frenéticamente en un tonel a la izquierda, pora eludir el fuego de Yonekawa, y éste aprovechó el guiño y viró para acortar la distancia entre los dos aviones a unos cincuenta metros. Durante los minutos siguientes los dos cazas se retorcieron como gatos monteses, hicieron barrenos, espirales, rizos, siempre perdiendo altura, con Yonekawa adherido firmemente a la cola del avión enemigo y casi saltando fuera del paso cuando el P-39 se volvía hacia su Zero.

Fue un error del piloto enemigo interrumpir su picada. Tenía todas las posibilidades de huir, pero ahora, con Yonekawa tan cerca de él, la picada habría representado una distancia de fuego abierta y clara para el Zero. Desde 3.900 metros, los dos aviones —y yo detrás de ellos- descendieron a menos de 900. Pero el piloto enemigo sabía lo que hacía. Como no podía desprenderse del Zero que lo seguía, condujo la lucha de vuelta a la base aérea de Moresby, y por lo tanto al alcance de los cañones antiaéreos.

No fue en modo alguno una batalla unilateral, porque el piloto del P-39 maniobró de forma brillante con un avión cuyo perseguidor lo superaba en maniobrabilidad. El Airacobra y el Zero parecían derviches endemoniados, ambos disparaban en ráfagas cortas y ninguno de los dos pilotos registraba un blanco importante. Pronto resultó evidente que Yonekawa iba predominando poco a poco. En cada viraje se mantenía uno o dos segundos más pegado a la cola del P-39, y lograba cada vez más ventaja. Los dos aviones pasaron sobre Moresby y continuaron su batalla por encima de la espesura de la selva.

Hatori se acercó a mi caza, y ganamos altura, describiendo lentos círculos sobre los dos aviones en lucha. Ahora se encontraban al nivel de las copas de los árboles, donde Yonekawa podía usar el Zero con la máxima ventaja. El Airacobra ya no tenía espacio para

efectuar toneles o espirales, y sólo podía huir en vuelo horizontal. Cuando salió de un viraje, Yonekawa estaba encima de él.

Esta vez no se pudo dudar de su precisión. El P-39 cayó en la selva y desapareció.

Yonekawa había tenido su bautismo de sangre.

CAPITULO 16

Una lluvia torrencial, el 15 de mayo, significó un día de descanso para todos los pilotos. Pero el respiro fue breve, porque antes del alba del 16, varios B-25 se arremolinaran sobre el aeródromo, a nivel de las copas de los árboles, produciendo cráteres en la pista y volando instalaciones de mantenimiento.

Por segundo día seguido, permanecimos en tierra... El sólo trabajo de rellenar los agujeros y arreglar el aeródromo podía llevar toda la jornada. Permanecimos sentados en los alojamientos. varios pilotos se pusieron al día con el sueño atrasado, mientras que los demás discutíamos el ritmo creciente de los ataques enemigos,

Un piloto de bombarderos se unió a nuestro grupo (había aterrizado en Lae para reabastecerse de combustible, y se quedó en tierra después del ataque), y escuchó con interés nuestras descripciones del ataque a los bombarderos enemigos. Al cabo de un rato miró con avidez a los cazas Zero estacionados en la pista.

-¿Saben? -dijo de pronto-, creo que mi mayor ambición ha sido siempre pilotar un caza, no esos camiones en los cuales viajamos. Es curioso -caviló-, en nuestras incursiones recibimos un castigo cada vez mayor. La mayoría de los hombres sienten que no vivirán para volver a casa. Yo siento lo mismo. Sin embargo -y se volvió para mirarnos-, me sentiría satisfecho si pudiera hacer una cosa.

Esperamos a que continuara.

-Me gustaría hacer un rizo con ese camión que piloto -agregó. Sonrió-. ¿Se imaginan a esa cosa describiendo un rizo?

Entonces habló uno de los pilotos de Zero.

-En su lugar, yo no lo intentaría -dijo con suavidad-. Nunca saldrá intacto de un rizo, aunque pueda subir e iniciar uno.

—Supongo que es así -respondió. Lo vimos cruzar el aeródromo y trepar a la carlinga de un caza, donde se sentó y estudió los mandos. Y no sabíamos que todos nosotros recordaríamos a ese piloto por el resto de nuestras vidas.

El día pasó con lentitud, y esa noche Nishizawa, Ota y yo fuimos a la sala de radio, a escuchar la hora de música que llegaba todas las noches por la radio de Australia.

Nishizawa habló de repente.

-Esa música... escuchen, ¿No es la **Danse Macabre,** la danza de la muerte?

Asentimos. Nishizawa estaba excitado.

—Eso me da una idea. ¿Conocen la misión de mañana, la de ametrallamiento en Moresby? ¿Por qué no organizamos una pequeña danza de la muerte propia?

-¿De qué demonios hablas? -preguntó Ota-. Parece como si te hubieras vuelto loco.

-¡No. Lo digo en serio! -protestó Nishizawa-. Cuando volvamos a casa, deslizémonos de vuelta hasta Moresby, los tres, y hagamos unos cuantos rizos de demostración sobre el aeródromo. ¡Eso los volverá locos, en tierra!

-Puede que resulte divertido -dijo Ota con cautela-, ¿Pero, y el comandante? No nos dejará llevarlo adelante.

-¿Y qué? -fue la réplica-. ¿Quien dijo que tiene que enterarse? -Nishizawa sonrió ampliamente.

Fuimos al alojamiento, y hablamos en susurros sobre nuestros planes para el día siguiente. No teníamos miedo de aparecer en Moresby con tres cazas nada más... entre todos habíamos derribado un total de sesenta y cinco aviones enemigos. Mi recuento era de veintisiete, Nishizawa tenía veinte y Ota dieciocho.

Atacamos Moresby al día siguiente con una oleada máxima de cazas de dieciocho Zeros, con el subcomandante Tadashi Nakajima

encabezando personalmente la formación. Nishizawa y yo volábamos como sus hombres de ala en la misión.

El ametrallamiento fue un fracaso. Todos los bombarderos del aeródromo estaban ocultos a nuestra vista. Pero en el aire las cosas fueron distintas. Tres formaciones de cazas enemigos volaron hacia nosotros sobre el aeródromo. Viramos hacia el primer grupo y los encaramos en un ataque frontal. En la arremolinada batalla aérea, seis P-39 - dos de ellos míos - cayeron envueltos en llamas. Varios Zeros salieron del combate para ametrallar el aeródromo, cosa que más tarde resultó ser su perdición. Dos cazas, dañados, se estrellaron en las laderas de Owen Stanley durante el viaje de regreso.

Después de la pelea volvimos a formarnos. En cuanto estuvimos en la formación, hice señas al comandante Nakajima de que iba a perseguir a un avión enemigo; agitó la mano, y me dejé caer en una larga picada en tonel.

Estuve de nuevo en Port Moresby en pocos minutos, describiendo círculos sobre el aeródromo a 3.600 metros. Los antiaéreos se mantuvieron callados, y no apareció ningún caza enemigo. Entonces llegaron dos Zeros a mi altura, y nos ordenamos en formación. Nishizawa y Ota me sonrieron, y yo agité la mano en señal de saludo.

Nos reunimos en formación con unos pocos metros de distancia entre las puntas de nuestras alas. Eché hacia atrás la cubierta de mi carlinga, describí un anillo sobre mi cabeza con un dedo, y después les mostré tres dedos. Ambos pilotos levantaron las manos para mostrar que habían entendido. Debíamos hacer tres rizos, los tres juntos.

Una última mirada en busca de cazas enemigos, y bajé de proa para ganar velocidad, con Nishizawa y Ota pegados a mi avión. Tiré de la palanca, y el Zero respondió magníficamente, en un alto ascenso arqueado, rodando sobre su lomo. Los otros dos cazas seguían conmigo, y subieran en un perfecto rizo interior.

Subimos dos veces más, nos zambullimos y volvimos en el rizo. Ni un sólo cañón disparó desde abajo, y el aire permaneció limpio de aviones enemigos.

Cuando salí del tercer rizo, Nishizawa se aproximó a mi avión, sonriendo, feliz, y me indicó por señas que quería hacerlo de nuevo. Volví la cabeza a la izquierda; ahí estaba Ota, riendo, asintiendo.

No pude resistir la tentación. Bajamos a sólo 1.800 metros sobre el aeródromo enemigo y repetimos los tres rizos, girando en perfecta formación. ¡Y todavía no nos disparaba un solo cañón! Habríamos podido estar sobre nuestro propio aeródromo, a juzgar por la excitación que parecíamos provocar. Pero pensé en todos los hombres que nos miraban desde abajo y reí a carcajadas.

Volvimos a Lae veinte minutos después de que aterrizaran los otros cazas. No contamos a nadie lo que habíamos hecho. En cuanto pudimos reunirnos a solas, estallamos en carcajadas y alaridos. Ota aullaba de júbilo, e incluso el estoico Nishizawa nos palmeó la espalda con alborozo. Pero nuestro secreto no nos pertenecería durante mucho tiempo. Esa noche, después de las nueve, un ordenanza nos abordó en el alojamiento y dijo que el teniente Sasai deseaba vernos... en el acto. Nos miramos, un tanto preocupados. Podíamos recibir un serio castigo por lo que habíamos hecho.

En cuanto entramos en la oficina de Sasai, el teniente se puso de pie y nos gritó:

- ¡Miren aquí, pedazo de canallas imbéciles -rugió-, miren esto! -Tenia la cara roja, y casi no conseguía dominarse mientras agitaba una carta -en inglés- ante nuestros narices.- ¿Saben de dónde saqué esto? -vociferó-. ¿No? Yo se lo diré, necios; ¡un incursor enemigo lo dejó caer en esta base hace unos minutos!

La carta decía:

> "Al comandante de Lae: Nos impresionaron mucho esos tres pilotos que nos visitaron hoy, y a todos nos gustaron los rizos que describieron sobre el aeródromo. Fue toda una exhibición. Le agradeceríamos que los mismos pilotos volvieran aquí, cada uno con un pañuelo verde al cuello. Lamentamos no haberles prestado más atención en su último viaje, pero nos ocuparemos de que reciban una gran bienvenida en la próxima ocasión, por nuestra parte."

Apenas pudimos contenernos para no estallar en carcajadas. La carta la firmaba un grupo de pilotos de caza de Moresby. El teniente Sasai nos mantuvo en posición de atención y nos sermoneó

severamente por nuestra "conducta idiota". En términos específicos, se nos ordenó no volver a organizar más exhibiciones de vuelo sobre aeródromos enemigos. Fue una broma, y disfrutamos hasta el último minuto de nuestra Danse Macabre sobre Moresby.

Pero ninguno de nosotros sabía esa noche que al día siguiente habría una verdadera Danza de la Muerte ejecutada sin histrionismo aéreo. Siete Zeros de nuestra ala escoltaron a ocho bombarderos para un ataque sobre Moresby. Apenas llegamos a la base enemiga, cuando por lo menos dieciocho cazas enemigos cayeron sobre nosotros desde distintas direcciones. Esa fue la primera batalla defensiva que jamás hubiese entablado. Nos vimos en aprietos para defender a los ocho bombarderos de los ataques de los aviones enemigos. Aunque ahuyenté a varios cazas de los bombarderos, no pude derribar ningún avión. Tres cazas aliados cayeron por obra de otros pilotos. Entretanto, los bombarderos dejaron caer sus cargas -sin mucha precisión- y luego, vacilantes, viraron para regresar a casa.

Vimos que un P-39 se precipitaba a tremenda velocidad sobre la formación de bombarderos, pero no pudimos actuar a tiempo para desvíar el ataque. En un momento dado, el cielo estaba despejado; al siguiente el Airacobra disparaba contra el último bombardero del vuelo. Luego describió un barreno y se zambulló fuera de nuestro alcance. El bombardero despidió llamas; el avión me pareció familiar cuando me acerqué a mirar, Era el mismo Mitsubishi que había aterrizado en Lae; su piloto era aquel con quien habíamos conversado en nuestro alojamiento. Las llamas intensificaron su furia mientras el bombardero inclinaba su proa y se deslizaba en un movimiento enloquecido. Perdió altura con rapidez, y pareció a punto de quedar descontrolado. A 1.800 metros, era cosa de pocos segundos. Las llamas devoraban las alas y el fuselaje.

De pronto, todavía ardiendo ferozmente, el morro se elevó y el bombardero ascendió. Contemplé al aparato con asombro cuando su piloto inició un rizo... una maniobra imposible para el Betty. El piloto -el mismo que nos había dicho que deseaba hacer un rizo en un caza- lo llevó hacia arriba. El bombardero subió, quedó colgado del morro en un medio rizo, y luego

estalló en una ígnea bola de fuego que lo incineró por completo.

La masa llameante cayó. Antes de que se estrellara contra el suelo, un violento estallido sacudió el aire cuando explotaron los tanques de combustible.

CAPITULO 17

Los tres meses de mayo, junio y julio estuvieron llenos de batallas aéreas casi constantes. Sólo después de la guerra descubrí que nuestra Ala de Lae fue la más exitosa de todas las operaciones de cazas japoneses contra el enemigo, y que nuestros continuos triunfos se repitieron con la misma regularidad en ninguna otra parte. Lae era nada menos que un nido de avispas de cazas, para el enemigo. A despecho de su condición de base importante de nuestros bombarderos y para los barcos de superficie, ni siquiera Rabaul figuraba tan alto en la destrucción de aviones enemigos, como ocurrió con nosotros durante los cuatro meses que van de mediados de abril a mediados de agosto.

Pilotábamos el que entonces era el avión de caza más destacado de todo el escenario de guerra del Pacífico. Nuestros pilotos gozaban de una clara superioridad sobre el enemigo; muchos de ellos habían logrado su mayor experiencia en los combates en China, y gracias a las rígidas y exigentes disposiciones del adiestramiento en el Japón de preguerra.

No resultaba sorprendente, entonces, que el enemigo sufriese tan fuertes pérdidas de aviones contra los Zeros que volaban desde Lae. Pero a nosotros nos parecía que la valentía de los pilotos y tripulaciones de los Mitchell B-25 y los Marauder B-26 merecía el más alto encomio. Esos incursores bimotores carecían de la potencia

de fuego y los blindajes protectores de las recias Fortalezas Volantes, pero una y otra vez volaban contra Lae y otros blancos, sin la escolta de cazas que nuestro alto mando consideraba indispensable para la supervivencia de los bombarderos.

Siempre llegaban a baja altura, a 450 metros, o poco más, sobre el suelo, rozando casi las copas de los árboles, según vimos más de una vez. Combinaban su valentía con la más elevada destreza como pilotos, y era una desgracia, respecto a su capacidad, que sus aviones no pudieran igualar la gran maniobrabilidad del caza Zero. Pero, en más de una ocasión, sus formaciones soportaron lo peor que podían ofrecer nuestros cazas, mientras huían después de sus ataques. Eran inconmovibles. Seguían viniendo, seguían atacando con todo lo que tenían. Día y noche, sus bombas caían en la base de Lae, y sus artilleros ametrallaban todo lo que se moviese. Su temple era maravilloso, a pesar del tremendo tributo que les cobramos a finales de la primavera y en el verano de 1942.

El 23 de mayo siete Zeros sorprendieron a cinco B-25 sobre Lae y derribaron a uno de ellos en el mar, a treinta millas al sur de Salamaua. Al día siguiente seis bombarderos volvieron a Lae. Por desgracia pora sus tripulaciones, nuestra red de prevención de la isla los avistó lejos de Lae, y once cazas atacaron a los desafortunados bombarderos, incendiaron y derribaron a cinco, y averiaron gravemente al sexto. Yo volé en las dos misiones de interceptación, y los registros del Cuartel Central Imperial me acreditan tres bombarderos derribados en esos dos días.

El ritmo de los ataques se acentuó por momentos cuando mayo tocaba a su fin. Por primera vez, el 25 de mayo, cuatro B-17 atacaron con una escolta de veinte cazas. Sobre las altas montañas Owen Stanley estalló el infierno cuando dieciséis Zeros se lanzaron hacia ellos. Cinco cazas enemigos se precipitaron a tierra, pero las Fortalezas escaparon. Tres días más tarde, cinco B-26 sin escolta volvieron a Lae; yo me anoté otra victoria. El 9 de junio derribé en el océano a otros dos B-26.

Los días parecían confundirse unos con otros. La vida se convirtió en una interminable repetición de oleadas de cazas, de escoltar a nuestros bombarderos sobre Moresby, de correr a los cazas, en tierra, para subir contra los incursores enemigos. Los aliados parecían

contar con una cantidad inagotable de aviones. Jamás pasaba una semana sin que el enemigo sufriera pérdidas; y, sin embargo, sus aviones llegaban, a pares, a tríos y por decenas. A lo largo de los años, muchos de los detalles de esas batallas se han disipado, a pesar de un diario religiosamente anotado. Pero destacan con claridad varios episodios.

La matanza del 24 de mayo fue inolvidable, cuando una alarma de ataque de aviones sacudió Lae. Seis aviones de guardia ya despegaban cuando el resto de nosotros, aferrados a los costados del bamboleante camión que nos llevaba de nuestros alojamientos a la pista, llegábamos al aeródromo. Estuvimos en el aire apenas a tiempo; mi caza despegó en el momento en que un racimo de bombas hacía trizas la pista directamente detrás mía. Por lo menos once Zeros se encontraban en el aire cuando seis B-25 completaron sus pasadas y viraron para volver a Moresby. Nishizawa, y Ota fueron los primeros en llegar a los aviones enemigos, y acertaron a un bombardero, a la vez que rocíaban a los Mitchell con el fuego de sus cañones. En pocos segundos, dos B-25 quedaron envueltos en llamas. Se estrellaron más allá de nuestra pista. El resto de nosotros atacamos a los cuatro bombarderos que quedaban y que, en excelente vuelo evasivo, eludieron nuestras pasadas de fuego y llegaron a mar abierto. Los once cazas se lanzaron en una febril persecución del enemigo.

Presionamos en el ataque frente a Salamaua. Una vez más, hubo una mala formación de vuelo por parte de nuestros pilotos. Cada uno de los hombres parecía creer que la batalla le pertenecía, y volaba contra los bombarderos sin tener en cuenta a sus otros colegas. ¡Los Zeros hacían guiños para no embestir a los otros cazas, y más de un piloto describió un desesperado barreno para eludir el fuego de otro Zero que disparaba a ciegas contra los bombarderos!. Una vez que estuvieron sobre el agua, los B-25 descendieron a no más de diez metros de las olas. Sus tácticas eran correctas; nosotros no podíamos picar demasiado, y no nos era posible realizar pasadas en ascenso. Un Zero que bajaba aullando, en una picada sobre el bombardero delantero, calculó mal la distancia y se clavó a toda velocidad en el océano.

Encontré al último bombardero en una pasada de fuego por encima de su cola. El B-25 mantuvo un rumbo recto, y no resultó

difícil concentrar mis disparos en el fuselaje. En pocos instantes, el aire se llenó de fuego y humo, cuando el bombardero se inclinó hacia la izquierda, y estalló al caer al océano.

A la altura del nivel del mar, los B-25 eran casi tan veloces coma el caza Zero, y nos resultaba muy difícil mantenernos junto a los bombarderos y, al mismo tiempo, entrar en nuestras pasadas de fuego. Tres aviones enemigos seguían en el aire cuando los seis cazas de guardia viraron rumbo a casa, ya sin municiones.

El teniente Sasai se anotó el cuarto bombardero, y nosotros seguimos martilleando sobre los dos aviones supervivientes. Derribé el quinto cuando, con los artilleros aparentemente sin municiones. El B-25 viró hacia su base después de apartarse del avión restante. El Mitchell recibió 1.000 balas de ametralladora en el tanque de su fuselaje y estalló en llamas en el ala derecha; resbaló locamente y se estrelló en el agua, donde explotó. Fue un buen día. Cinco aviones de un total de seis, definitivamente destruídos.

Varios días después me vi envuelto en una nueva faceta del combate aéreo, que resultó ser -aún después de todas nuestras batallas- espantosa. Sorprendí a un B-26 solitario sobre Lae, y perseguí al avión enemigo sobre el mar. acribillando el fuselaje y el ala derecha. El Marauder estalló en llamas sobre el agua, pero antes de estrellarse, cuatro hombres saltaron al mar. Cada uno de ellos cayó a salvo en el mar, y en el momento siguiente apareció una pequeña balsa de vivos colores. Mientras volaba en círculos sobre la balsa, vi que los hombres se aferraban a sus costados. Como se hallaban apenas a dos millas de la base aérea de Lae, era sólo cuestión de tiempo, que un barco los recogiese y los tomara prisioneros.

De pronto uno de los hombres levantó los brazos sobre la cabeza y desapareció. Los otros golpeaban el agua con energía, y trataban de subir a la balsa, ¡Tiburones! Parecía que había unos treinta o cuarenta; las aletas cortaban el agua en movimientos erráticos, alrededor de la balsa. Entonces desapareció un segundo hombre. Describí círculos cada vez más abajo, y estuve a punto de vomitar cuando vi el brillo de los dientes que se cerraban sobre el brazo del tercer hombre. El único superviviente, un hombrón calvo, se aferraba a la balsa con una mano y blandía enloquecidamente un cuchillo en la otra. Después, también desapareció.

Cuando los hombres de la lancha regresaron, informaron que habían encontrado la balsa vacía y ensangrentada. No se veía ni la sombra de los hombres.

CAPITULO 18

El 20 de mayo entablamos, la batalla aérea a mayor altura de la historia, cuando el comandante Nakajima encabezó a quince Zeros en la zona enemiga de Moresby, a una altitud de 9.000 metros. Llegar de Lae a Moresby nos llevó una hora y veinte minutos, luchando todo el tiempo para ganar altura. Nos basábamos en nuestra altitud para conseguir la ventaja de la sorpresa, y nos asombró encontrar una formación enemiga varias millas por delante, a la misma altura.

Yo dudaba de la capacidad del Zero para ejecutar maniobras acrobáticas a ese nivel. Mi récord personal de altura con el Zero era de 11.316 metros, logrado con máscara de oxígeno y una chaqueta con calefacción eléctrica. A esa altitud el avión se mostraba sumamente pesado en los controles, y se negó a subir un metro más. Por consiguiente, parecía imprudente combatir con el Zero a 9.000 metros.

Había diez cazas enemigos, en apariencia P-39 de nuevo diseño. Encabecé el ataque y enseguida me encontré combatiendo. Los otros catorce Zeros atacaron frontalmente a los aviones restantes.

Los mandos resultaban duros en el tenue aire. Cuando el otro avión se lanzó contra mí, busqué una posición ventajosa desde la cual disparar. Casi parecíamos volar en movimiento lento. Seguí

acercándome al otro caza en una espiral cerrada, y maniobré para disparar una andanada rápida. Tiré de la palanca con fuerza... ¡con demasiada fuerza! Algo pareció estallar en mi pecho, y la máscara de oxígeno resbaló sobre mi barbilla. Temeroso de soltar los controles, porque podía entrar en un barreno no dominado, busqué a tientas en la carlinga, y todo quedo sumido en la oscuridad. Me había desvanecido.

Parece que cuando uno se concentra con todas sus energías en determinada acción, ni siquiera una pérdida de oxígeno puede impedirle realizar, hasta cierto punto, lo que pensaba hacer. Incluso en el momento en que parecía caer en la inconsciencia, sentí que mis manos se habían inmovilizado en los mandos y mantenían el avión descendiendo en espiral. Pues cuando mi mente se aclaró y recuperé la visión, me hallaba a 6.000 metros, con el avión todavía dominado.

En el acto salí del giro, pues era probable que el Airacobra me hubiese seguido y se preparase para destruirme. ¡Pero el otro avión también estaba en aprietos!. Era posible que el piloto hubiese virado en exceso a esa altura, o tal vez él también sufría de falta de oxígeno. Fuese lo que fuese, allí estaba, a 6.000 metros, conmigo, describiendo lentas espirales. Empujé el acelerador hacia delante y me lancé sobre él en el momento mismo en que salía de su aparente estupor. En el instante siguiente levantó el ala y la hizo girar, y el P-39 se precipitó sobre mí con todas las armas llameando. Pero el Zero se encontraba de nuevo en su elemento. Salí de un viraje con el Airacobra encima y a mi derecha. Una rápida andanada de mi cañón, y el avión se partió en dos. Un solo piloto más se anotó una victoria ese día. Ota consiguió derribar otro P-39.

Al día siguiente derribé a mi primer caza enemigo sin hacer un solo disparo, en una batalla que fue todo lo contrario del encuentro de altura máxima. Esta vez, el 26 de mayo, entablamos un loco duelo a la altura de las copas de los árboles. Nos encontrábamos en un grupo de dieciséis Zeros, cuando divisamos una extraña formación enemiga, cuatro B-17 volando en una columna, con unos veinte cazas en escalones de dos y tres aviones agrupados en torno a las Fortalezas. Nos hallábamos por debajo de los aviones enemigos, y pudimos pescarlos casi por sorpresa en un empinado ataque ascendente. Yo incendié un P-39, y después el cielo estalló en una arremo-

linada mezcla de cazas que se atacaban unos a otros en combates individuales.

La mayoría da los cazas enemigos descendieron, alejándose de nuestros aviones. Pero unos cuantos se vieron obligados a salir de sus picadas debido a la presencia de los altos picachos, y entraron en maniobras evasivas, como esperábamos que hicieran. Yo me dejé caer sobre la cola de un P-39, directamente sobre la selva. El piloto era un valiente; pareció rozar las copas de los árboles y los afloramientos de rocas mientras viraba y bajaba, guiñaba y trepaba, conmigo a la cola. Cada vez que subía, viraba o describía un barreno, yo acortaba la distancia entre nuestros dos aviones. Disparé una ráfaga, que el Airacobra eludió barrenando con violencia hacia la izquierda. Al instante siguiente el piloto volvió a picar, directamente hacia un tortuoso valle cerradamente flanqueado por altos farallones.

Antes de darme cuenta de nada, me encontraba en el peligroso paso de montaña, aferrado a la cola del P-39. No había tiempo para ocuparme de disparar, sólo me era posible mantenerme a la cola del caza enemigo, que guiñaba y viraba en su escalofriante huída entre los picos. En un santiamén, olvidé mis propósitos anteriores. Estaba empapado en sudor. El motor parecía atronar, ruidosamente, cada vez más en mis oídos, y los picos y peñascos se acercaban peligrosamente al Zero mientras volaba a varios cientos de kilómetros por hora.

Y entonces las montañas se cerraron sobre el caza enemigo. El P-39 salió de un viraje cerrado y sin previo aviso se enfrentó a un tremendo picacho que bloqueaba nuestro paso. El piloto lanzó en el acto al Airacobra hacia arriba, y barrenó para sacar sus alas de su posición. No fue suficiente. El ala chocó y el caza giró de golpe, y luego estalló con un rugido aterrador, en la hondonada.

Vi vagamente que los trozos pasaban zumbando junto a mí; cuanto vi el peñasco, eché la palanca hacia atrás con todas las fuerzas de mis brazos y la mantuve así. El Zero se lanzó hacia arriba en un violento rizo, y durante la eternidad de una fracción de segundo pareció que chocaría contra el muro lo mismo que el Airacobra. Pero el Zero respondió a la perfección, y salvé el risco en lo que parecieron ser un par de centímetros.

Necesité unos minutos para calmarme y enjugarme el

sudor que me cubría el rostro. Solté el acelerador y subí lentamente, tratando de tranquilizarme... de quitarme de encima la tensión. ¡Era mi conquista número treinta y siete, y aunque personalmente no había destruído el avión, fue una de las batallas aéreas más extenuantes que hubiese conocido!. Más tarde descubrí que Nishizawa y Ota habían hecho exactamente lo mismo; persiguieron a dos P-39 de arriba a abajo en una montaña y volaron, alejándose, en virajes de barreno casi imposibles, mientras los cazas que tenían delante se estrellaban y estallaban. Esa noche, la barraca de alojamiento rugió de júbilo con los acontecimientos del día.

CAPITULO 19

Durante la última semana de mayo, el Ala de Lae llevó a cabo el máximo esfuerzo en ataques con cazas, en la zona de Moresby, y en tres días de locos combates aéreos se anotaron tremendos éxitos contra los aviones aliados. Por lo tanto, se consideró que Moresby estaba maduro para un golpe final. El 1 de Junio, dieciocho bombarderos de Rabaul, escoltados por trece cazas de Lae y otros once de Rabaul, buscaron el golpe definitivo contra el vital bastión enemigo.

No creíamos posible que los aliados montasen una fuerte oposición de cazas después de las batallas precedentes, pero nos equivocábamos en esa creencia. Veinte cazas rugieron, lanzándose contra la formación japonesa; una vez más fue una lucha unilateral de cazas contra cazas. Varios aviones enemigos cayeron envueltos en llamas, uno de ellos alcanzado por mis cañones. Pero lograron su propósito, dispersaron a nuestros bombarderos y destruyeron la eficacia de su puntería.

Al regreso a Lae, uno de nuestros bombarderos salió de la formación, en vuelo errático, Descendí, junto con otros cinco cazas, para protegerlo. El bombardero era una carnicería volante. Agujeros de bala y grandes boquetes de granadas de cañón perforaban las alas y el fuselaje, y le daban la apariencia de una criba. Me acerqué al morro, y miré dentro de la carlinga. Aún a esa distancia pude ver sangre en el tablero de instrumentos y en los asientos. Era un milagro que el aparato pudiese volar todavía.

El piloto y el copiloto yacían tendidos en el suelo, en medio de charcos de sangre. El ingeniero de vuelo luchaba con los controles, con los cuales no estaba familiarizado. No pude ver a los otros tripulantes. Dos torretas estaban destrozadas, y los hombres que antes las ocupaban se hallaban muertos o heridos. Sólo el ingeniero de vuelo, que se esforzaba por mantener el avión en el aire, parecía indemne.

De alguna manera se las arregló para mantener el avión volando, barrenando y vibrando, ebrio, hasta que llego a nuestra pista de Lae. El hombre hacía un magnífico trabajo. En apariencia volaba sobre la base de lo que recordaba haber visto hacer a los pilotos en el aire. Eso es bastante difícil para la mayoría de los hombres sin adiestramiento de pilotos, pero con un bombardero malherido resultaba virtualmente imposible. Cuando llegó a Lae, el ingeniero no supo qué hacer. Podía mantener el bombardero en vuelo, pero aterrizar, con su larga y firme aproximación, y con la reducción de la velocidad de vuelo, era algo totalmente distinto.

E1 avión tullido describió lentos círculos sobre la pista, una y otra vez, mientras el ingeniero estudiaba la angosta pista que tenía debajo. No había manera de ayudar al desdichado hombre de la carlinga. Nos acercamos y tratamos de guiarlo hacia abajo, pero, cada vez que apartaba la vista de los controles, el avión se sacudía peligrosamente. Poco a poco fue perdiendo velocidad, a medida que descendía. No tenía sentido permanecer en el aire hasta que se agotara el combustible. El bombardero describió círculos sobre el agua, resbaló al girar y luego se aproximó a la pista. Contuve el aliento. No lo lograría. A baja velocidad, el avión se meció demasiado en el aire y comenzó a caer hasta quedar con el motor casi detenido. Se estrellaría en cualquier momento.

Y entonces se prudujo un milagro. El piloto se puso en pie, tambaleándose. Tenía la cara blanca, y cubierta de sangre coagulada. Se apoyó pesadamente sobre los hombros del ingeniero. Durante los breves segundos vitales de la aproximación, empujó la rueda hacia adelante y recuperó velocidad. Con las ruedas y los alerones levantados, el mutilado descendió y tocó la pista. Una bocanada de polvo brotó hacia arriba cuando el aparato resbaló alocadamente. En un instante, destrozó a dos cazas, trastabilló, se detuvo y se partió en dos.

Aterrizamos inmediatamente después, y carreteamos hacia el bombardero, que no se incendió de milagro. El piloto, que se había obligado a ponerse en pie un minuto antes, se hallaba inconsciente. El copiloto estaba muerto. El ingeniero que había pilotado al tullido hasta la base se encontraba tan malherido en las piernas, que tuvieron que sacarlo del avión. Ambos bombarderos estaban gravemente heridos. El hueso del brazo de un hombre asomaba a través de la piel, y los dos se hallaban cubiertos por su propia sangre seca. Los dos artilleros se encontraban semiconscientes, también ensangrentados y seriamente heridos pero se aferraban a sus cañones.

Era la primera vez que veíamos tan de cerca el terrible poder de las armas de los cazas. La muerte en el aire nunca había estado tan cerca. Incluso los hombres que morían en aviones incendiados parecían remotos y distantes. Un hombre volvía a casa o no volvía. Pero ahora lo veíamos como lo que era en realidad.

Los ataques de los cazas continuaron, y durante los dos días siguientes derribamos otros tres de ellos. Pero en Lae nadie se daba cuenta de que nuestras constantes victorias palidecían en contraste con la catastrófica derrota de un importante destacamente especial japonés, en Midway, el 5 de junio. Teníamos conocimiento de la batalla, ya que Tokio había anunciado una gran victoria de nuestras fuerzas navales. El Cuartel Central Imperial minimizó nuestras pérdidas como cosa insignificante. Pero por primera vez tuvimos dudas en cuanto a la exactitud de los informes. Nuestro razonamiento era sencillo; sabíamos que Midway sería invadido y ocupado. Si nuestra fuerza se había retirado sin realizar esa ocupación, entonces significaba que había ocurrido algo imprevisto.

Durante mucho tiempo no nos enteramos de que cuatro de nuestros más grandes y potentes portaaviones, junto con 280 aviones y la mayoría de los pilotos, así como los miles de hombres que formaban parte de la tripulación, habían sido hundidos.

Del 5 al 15 de junio se produjo una extraña pausa en el frente de Nueva Guinea, quebrado por una única incursión contra Lae, el 9. Agregué otros dos bombarderos B-26 a mi puntaje. La guerra del aire estalló con furia renovada el día 16. Fue un día de triunfo para nuestros cazas, ya que veintiún Zeros pescaron durmiendo a tres formaciones enemigas.

Atacamos al primer grupo de doce cazas en una picada de formación en masa que destrozó las filas del enemigo. Derribé un avión, y los otros cinco pilotos se anotaron una victoria cada uno. Los seis cazas enemigos restantes escaparon en picado.

Otra vez a gran altura, caímos, con el sol a nuestras espaldas, sobre una segunda formación enemiga de doce aviones. Una vez más embestimos sin previo aviso, y nuestra pasada eliminó del aire a tres cazas. Yo me anoté mi segunda victoria en esa pasada de fuego.

Una tercera oleada de aviones enemigos se acercó en el momento en que salíamos del segundo ataque en picado. Once Zeros se precipitaron para atacar una formación en ascenso, y los otros se encontraron con nosotros a la misma altura. La formación se desintegró en una tremenda riña cuerpo a cuerpo, sobre la base aérea de Moresby. Los aviones enemigos eran P-39 nuevos, más veloces y más maniobrables que los modelos antiguos; me lancé contra un caza, que me sorprendió apartándose cada vez que disparaba una ráfaga. Recorrimos el cielo en una loca pelea, y el piloto del Airacobra realizó barrenos, rizos, Immelmanns, picadas, toneles, espirales y otras maniobras. El piloto era soberbio, y con un avión mejor habría podido muy bien salir victorioso. Pero yo seguí acortando la distancia entre nuestros dos aviones, con veloces barrenos a la izquierda, y me aferré torvamente a su cola, a menos de veinte metros. Dos breves ráfagas de cañón, y el caza estalló en llamas.

Esa fue mi tercera victoria del día. La cuarta, que siguió casi enseguida, fue ridículamente sencilla. Un P-39 pasó como un relámpago delante de mí, prestando sólo atención al Zero que lo perseguía, y que subió en un ascenso desesperado, disparando mientras lo hacía. El Airacobra voló en línea recta hacia mi campo de fuego, y yo disparé 200 balas de ametralladora hacia la proa. El caza entró en un barreno para eludirme. Yo ya no tenía balas de cañón, y disparé una segunda andanada al vientre. Aún así, no quiso caer, hasta que una tercera ráfaga acertó en la carlinga al avión que seguía con su tonel, El vidrio se hizo trizas, y vi que el piloto caía hacia delante. El P-39 cayó en una espiral.

¡Cuatro cazas enemigos en un día! Ese era mi récord hasta la fecha, y contribuyó a la mayor derrota jamás infligida al enemigo, en un sólo día de acción, por el Ala de Lae. Nuestros pilotos se

anotaron un total de diecinueve cazas enemigos destruídos en el aire.

En nuestro viaje de regreso al aeródromo, Yonekawa se salía a cada momento de la formación. Describía enloquecidos toneles, subía, picaba, se precipitaba como una hoja muerta. Hizo cabriolas por todo el cielo, voló en círculo en torno a mi caza. Entendí por qué lo hacía cuando se acercó a mi avión y levantó dos dedos, sonriendo ampliamente. Yonekawa ya no era un novato; ahora tenía tres aviones en su haber. Estaba totalmente emocionado. Voló cabeza abajo, agitando ambas manos en la carlinga, Luego voló directamente encima de mí, debajo de mi, y ejecutó un amplio tonel alrededor de mi caza. Era como un chico que se exhibiera. Por último voló en mi ala y mantuvo la palanca entre las rodillas. Todavía sonriendo, me mostró la caja de su almuerzo y se puso a comer. Su alegría era contagiosa. Le mostré cuatro dedos y abrí una botella de soda. El sacó la suya de su caja, y brindamos, dichosos.

El día de la victoria no había terminado aún. Apenas nos reabastecimos de combustible y cargamos nuevas cintas de municiones, llegó un informe de los vigías, Diez B-26 iban camino de la base. No habían podido elegir un momento peor, pues diecinueve cazas despegaron antes de que los Marauder llegaran a Lae. No logramos derribar a ninguno de ellos, pero dañamos a la mayoría de los aviones, y los obligamos a

sembrar sus bombas sin precisión. Durante la persecución, cuando se alejaban de Lae, diez P-39 nos siguieron sobre el cabo Ward Hunt, según parece en respuesta a las llamadas de los bombarderos. Un Airacobra cayó envuelto en llamas.

Esa noche Lae enloqueció con la victoria. Todos los pilotos recibieron raciones extraordinarias de cigarrillos, y los mecánicos se apiñaron alrededor de nosotros para participar de nuestro júbilo. Mejor noticia aún fue la información de que recibiríamos cinco días de permiso en Rabaul. Los vítores de los pilotos estremecieron la selva circundante. Yo me sentí particularmente aliviado ante la noticia de los cinco días de descanso. No sólo estaba cansado de los vuelos casi diarios, sino que mis mecánicos querían varios días para trabajar en mi caza. Me llamaron para mostrarme los agujeros de bala en las alas y el fuselaje, y el estómago se me contrajo cuando vi una hilera de agujeros directamente detrás de la carlinga. Me habían errado por no más de quince centímetros.

En 1942, ninguno de nuestros cazas llevaban blindaje para el piloto, y los Zeros no tenían tanques de combustible autosellantes, como los aviones norteamericanos. Como muy pronto descubrieron los pilotos enemigos, una ráfaga de sus balas de calibre 50 en los tanques de combustible de un Zero los hacían estallar violentamente en llamas. A pesar de ello, en aquellos días ninguno de nuestros pilotos volaba con paracaídas. En Occidente esto se ha entendido -erróneamente- como una prueba de que nuestros jefes despreciaban nuestras vidas, de que todos los pilotos japoneses eran prescindibles y que se les consideraba como peones, no como seres humanos. Eso estaba muy lejos de la verdad. A todos los hombres se les asignaba un paracaídas; la decisión de volar sin ellos era nuestra, y no el resultado de una orden superior. En verdad se nos instaba a que usáramos los paracaídas durante el combate, aunque no nos lo ordenaban. En algunos aeródromos, el comandante de la base insistía en que se llevaran paracaídas, y esos hombres no tenían más remedio que llevar los enormes bultos en sus aviones. Pero muy a menudo omitían ajustarse las correas, y usaban los paracaídas como cojines para los asientos.

Encontrábamos muy poca utilidad a los paracaídas, pues para lo único que nos servían era para limitar nuestros movimientos en el combate. Resultaba difícil mover brazos y piernas con rapidez cuando llevábamos puestas las correas. Existía otro motivo, igualmente decisivo, para no llevar nuestros paracaídas al combate. La mayoría de nuestras batallas se entablaban con cazas enemigos sobre los aeródromos de éstos. No se podía ni pensar en saltar en territorio enemigo, pues semejante actitud representaba una disposición a dejarse capturar, y en ninguna parte del código militar japonés ó del tradicional Bushido (código samurai) se encontraban las desagradables palabras "prisionero de guerra". No existían prisioneros. Un hombre que no regresaba de un vuelo era porque estaba muerto. Ningún piloto de caza dueño de cierta cantidad de valentía permitiría jamás que el enemigo lo capturase. Era absolutamente impensable. De todos modos resultaba bastante incómodo descubrir agujeros de bala a unos pocos centímetros de mi asiento.

Esa noche recibí la confirmación de mis cuatro aviones derribados en mis combates del día. Eso no era, en modo alguno, único en la Armada Imperial, y conozco a una veintena de otros aviadores

navales que igualaban o superaban ese número de aviones derribados en un solo día. Mi total de victorias llegaba entonces a cuarenta y tres.

Nishizawa, quien llegó a ser el as más grande de Japón, con un total final de más de 100 aviones enemigos derribados en combate, señaló su marca el 7 de agosto, sobre Guadalcanal, cuando eliminó del aire a siete cazas de la Armada norteamericana. Un año después, el piloto aeronaval Kenji Okabe derribó un total de siete Wildcats F4F, Avengers TBF y Dauntless SBD en un solo día, en una serie de acciones sobre Rabaul. Okabe aterrizó tres veces para reabastecerse de combustible y rearmarse, durante el día, para señalar una marca histórica para la Armada.

Pero casi todos los pilotos que lograron esa hazaña murieron en combate, poco después. Las dos excepciones que conozco personalmente somos Nishizawa y yo, y el demonio nunca sobrevivió a la guerra. Cosa irónica, Nishizawa murió en octubre de 1944 sobre Cebú, en las Filipinas, sin poder hacer un solo disparo en defensa de su vida. Varios cazas Hellcat lo pescaron en un transporte DC-3, no escoltado ni armado, y derribaron el avión envuelto en llamas. Un final ignominioso para el más grande piloto de Japón.

Esa noche recibí la orden de presentarme ante el comandante de la base, suceso muy poco común En el alojamiento del capitán Saito encontré que el teniente Sasai también había sido llamado, y que el subcomandante Nakajima se encontraba con Saito. Ambos oficiales parecían hoscos.

Habló el capitán Saito:

-He estado preguntándome si sería prudente comunicarles esta noticia, y lo hago por recomendación directa del comandante Nakajima. Es para mí una tarea desagradable.

-A comienzos de este mes pedí al Cuartel Central de Tokio que recompensara al teniente Sasai por la conducción extraordinariamente buena de su escuadrilla en combate. Al mismo tiempo, también pedí el reconocimiento de las notables hazañas de Sakai en combate, que lo convierten, hasta donde sabemos, en el as principal de toda la Armada Imperial.

-Pero estas peticiones no han sido satisfechas. Tokio no consideró oportuno romper el precedente establecido. Jamás hubo, en nuestra historia, un héroe viviente -destacó Saito-, y parece que Tokio se

muestra inflexible en lo referente a hacer cambios en estos momentos. Se negaron -agregó con pena- incluso a concederle una medalla o a ascenderlo.

—Estaba indeciso en cuanto a si debía revelarles estos detalles —concluyó—, no fuera que los condujesen a criticar falsamente las acciones de nuestro alto mando, Pero me resulta igualmente importante que tengan plena conciencia de que yo, como su comandante, conozco la dedicación de ustedes y sus incesantes esfuerzos.

Entonces habló el comandante Nakajima.

-Siempre fue la tradición de la Armada —correcta o no— conceder condecoraciones y promociones especiales, sólo póstumamente. Esta tradición resulta un escaso consuelo en este momento, por supuesto. Siento que tendrían que saber que el capitán Saito solicitó para el teniente Sasai el rango de comandante, y para Sakai el grado de subteniente.

Sasai respondió enseguida.

-No puedo decirle cuánto le agradezco su consideración y sus esfuerzos en mi favor. Pero debo agregar que ni Sakai ni yo estamos insatisfechos con la decisión de Tokio. No veo motivo alguno para que alberguemos rencor. En mi opinión, y estoy seguro de que hablo también por Sakai, nuestras hazañas y victorias aéreas no son nuestras solamente. Sin nuestros hombres de ala protegiéndonos, sin la abnegación de nuestras tripulaciones de tierra, no habríamos podido hacer nada. Tengo la convicción de que nuestro equipo funciona tan bien, que no es necesario el reconocimiento individual como recompensa, aunque me honra que haya actuado por nosotros como lo hizo.

Sasai expresó a la perfección todo lo que yo habría querido decir, y asentí.

La política de la Armada, de abstenerse de reconocer las proezas individuales, se llevó adelante con firmeza hasta el final de la guerra. Hubo una sola excepción a esta regla, y se produjo en marzo de 1945, cuando el almirante Soemu Toyoda, comandante de la Flota Combinada, nos elogió, al piloto aeronaval de primera Soichi Sugita y a mí, entonces subteniente, por nuestro destacado número de victorias en el aire. Para entonces el elogio carecía de sentido. Los grandes pilotos de nuestra Armada —Nishizawa, Ota, Sasai y otros— estaban muertos.

CAPITULO 20

Durante el mes de junio encontramos una cantidad cada vez mayor de cazas y bombarderos enemigos. Se nos dijo que el enemigo preparaba una gran concentración de su poder aéreo en la zona, y que a partir de entonces, llevaríamos a cabo ataques más fuertes con los cazas. Nos resultó claro a todos que necesitaríamos todos los Zeros de que pudiéramos disponer. El enemigo abría cada vez más pistas en la selva, en la zona general de Moresby.

Nuestros ataques de bombarderos también crecieron en peso y frecuencia, y los cazas enemigos enfrentaban cada una de las incursiones con decidida agresividad. El 17 de junio, doce Zeros escoltaron a dieciocho bombarderos contra Port Moresby, y alejaron a siete cazas interceptores de los bombarderos, que hicieron blanco en la zona del muelle y hundieron un carguero de 8.000 toneladas allí anclado. Los siete cazas norteamericanos acosaron a nuestra fuerza de treinta aviones desde Moresby hasta cabo Ward Hunt, pero sin éxito. Al día siguiente, nueve bombarderos y un número igual de cazas atacaron Kido, en bahía Rescar, una nueva base enemiga, al norte de Moresby, que se atestaba rápidamente de cazas. Diez cazas enemigos atacaron a los dieciocho aviones japoneses, otra vez sin causar pérdidas, y perdieron dos de sus aparatos.

El 14 de junio volví a Lae de mi permiso en Rabaul, ya la mañana siguiente despegué como parte de una oleada de veintiún cazas contra

Moresby. La acción fue intensa, y derribé a uno de los once aviones enemigos aniquilados en la operación de ese día.

A la mañana siguiente Rabaul envió diecinueve bombarderos a Moresby, con once cazas de escolta. Doce aviones enemigos los interceptaron, y los Zeros derribaron a tres.

Esa fue la última incursión de junio. Al día siguiente, un aguacero torrencial envolvió la zona de Nueva Guinea. La lluvia continuó cayendo, no sólo sobre nuestros aeródromos, sino también sobre los de los aliados. Nuestros éxitos en abril, mayo y junio se debieron en parle al excelente tiempo para volar de que gozábamos durante el día. Casi todas las tardes se nublaba, pero no hasta las tres o las cuatro, y para entonces ya nos encontrábamos de vuelta en tierra. Violentos chubascos barrían la zona y continuaban de forma intermitente durante la noche. Eran una bendición, más que un inconveniente, porque impedían que el enemigo realizase sus ataques nocturnos con cierta regularidad, y entonces podíamos dormir bien casi todas las noches.

Julio trajo un brusco cambio en el tiempo. Los chubascos de la noche ya no permitían un sueño ininterrumpido, y durante días enteros el cielo nocturno fue claro y estrellado. Llegaban los bombarderos casi todas las noches. Su estrépito quebraba la oscuridad, y después las bombas llovían de forma incesante. Los Mitchell y los Marauder recorrían el aeródromo, bombardeando y ametrallando a voluntad. Estábamos indefensos ante los ataques. Aunque la pista hubiese sido lo bastante larga para permitir operaciones nocturnas, es dudoso que hubiéramos podido causar muchos daños con el Zero. De modo que permanecíamos en tierra, acurrucados en refugios y maldiciendo a los norteamericanos. Quienes más sufrían eran los hombres de las cuadrillas de mantenimiento. Les estaba negada incluso la satisfacción de salir en misiones y ver a los aviones enemigos caer incendiados. Por el contrario, su destino consistía en un trajín de casi todo el día, para mantener en condiciones operativas nuestro número relativamente bajo de cazas. Además, ya ni siquiera podían descabezar un pequeño sueño, ya que los bombardeos aumentaban de intensidad.

A primen hora de la mañana del 2 de julio fuimos atacados en una incursión especialmente furiosa. El clamor de las alarmas nos despertó de nuestro sueño antess del alba. Nos pusimos nuestros trajes

de vuelo y corrimos afuera. Apenas llegamos a la pista cuando el atronar de los motores, acompañado por el ensordecedor rugido de las primeras bombas, estalló en la noche. Todos los pilotos corrieron frenéticamente hacia el refugio más próximo. No hubo tiempo para llegar a las trincheras. En cambio nos arrojamos a los cráteres más cercanos.

Podíamos ver a los bombarderos dibujados contra las estrellas. Eran Mitchells y Marauders, y volaban a no más de 180 metros; las llamas azuladas de sus escapes parpadeaban en el cielo nocturno con una luz fantasmagórica. Pero no nos parecieron muy bellos mientras nos acurrucábamos en el fondo de nuestros cráteres.

Gastadas sus bombas, los aviones regresaron al nivel de las copas de los árboles, ametrallaron la pista y rocíaron de plomo todos los edificios que tenían a la vista. Nos precipitamos de vuelta a los cráteres. Las balas enemigas recorrían el aeródromo como una granizada. Quién sabe cómo, ninguno de los pilotos resultó herido. Y después los aviones se fueron, para dedicarse al otro extremo del aeródromo. Salí del cráter y me precipité hacia el Puesto de Mando. Había poco tiempo que perder al cruzar el campo. Con todos nuestros aviones retenidos en tierra, parecía que sólo pasarían segundos o minutos antes de que llegara otra oleada. E1 cráter abierto no era un lugar para quedarse durante un ataque de ametrallamiento.

El Puesto de Mando seguía intacto. Pero ahora los bombarderos habían dado la vuelta y rocíaban la torre y el cobertizo de balas de ametralladora. Los marineros atrincherados en las barricadas que rodeaban el PM lanzaron una tormenta de balas al aire, pero sólo lograron derrochar municiones. Los hombres no sabían nada sobre disparar delante del avión al cual apuntaban, y las trazadoras se arqueaban en la noche, por detrás de 1os bombarderos.

Su falta de puntería me asombró. Me olvidé de los refugios y corrí a las posiciones de los cañones. Aparté a un hombre, y le dije que yo me haría cargo del arma. El hombre se aferró torvamente a ella, negándose a abandonar su puesto. y gritó que no tenía autoridad para dejarlo. Na perdí tiempo en discutir con él; lo derribé de su asiento. Se puso en pie, mascullando maldiciones, pero otro piloto que venia detrás de mí lo apartó del paso y recogió los cinturones de munición. El marinero se alejó deprisa.

La segunda oleada de seis B-26 llegó al campo en ese momento. Apreté el disparador y lo mantuve oprimido, viendo como las trazadoras se elevaban en el aire. Un Marauder pasó casi por encima, y yo paseé las llameantes balas de la proa a la cola. Pero el bombardero no dio muestras de haber sido tocado, y bajó rugiendo sobre la posición del arma, en una picada somera, y el artillero de proa respondió a mi fuego.

Esa fue mi primera experiencia en tierra contra un avión que iba hacia mí, y me invadió el temor a las desgarrantes balas. La visión de las bombas que caían y estallaban directamente sobre la posición del cañón fue a la vez sobresaltante y temible, El miedo borró todas las demás emociones, y abandoné el cañón, corriendo con toda la rapidez que me fue posible hacia los sacos de arena que tenía atrás. Ni siquiera cubrí todo el tramo a la carrera, sino que me zambullí en el refugio de cabeza. Durante unos pocos segundos estuve sentado ahí, sintiéndome como un idiota y un cobarde irrazonable. El B-26 pasó rugiendo por arriba, sin bombardear. Maldije a mi cuerpo tembloroso, y volví al cañón que había abandonado, Poco a poco dejé de temblar y recuperé mi presencia de ánimo. Esa vez, encogido detrás del cañón, me juré que no huiría como una liebre.

Los bombarderos estaban de vuelta, y el sonido de sus motores, desde 50 metros, era un crescendo atronador, palpitante, que golpeaba contra mis oídos. Eran grandes formas negras que se precipitaban fuera de la oscuridad, escupiendo llamas por sus torretas, taladrando la noche con su parpadeante fuego azul. Pesqué al bombardero con una ráfaga, y mantuve el arma firme mientras el avión volaba hacia mi línea da fuego. Apareció un delgado penacho de humo, pero el avión continuó volando y desapareció a lo lejos, todavía en formación.

Llegó el alba después de más de una hora de continuo ataque de bombardeo y ametrallamiento por los aviones enemigos, que pasaron sobre Lae con toda impunidad. No cayó un solo avión, aunque se dispararon muchos miles de balas de cañones antiaéreos. Los pilotos se sintieron tan desmoralizados por el ataque, que aún después de que cayeron las últimas bombas ninguno salió corriendo hacia los cazas para partir en persecución de los atacantes, como lo hacíamos siempre.

La mayor parte de las instalaciones del aeródromo ardían. Pro-

fundos cráteres habían convertido la pista en un revoltillo que habría impedido cualquier vuelo, aunque lo hubiéramos intentado. Parecía imposible, pero los veinte cazas estacionados a ambos lados de la pista estaban intactos, perforados sólo por una que otra bala y fragmentos de bombas Nos reunimos en el Puesto de Mando para recibir órdenes. Los pilotos se mostraban desconcertados y enfurecidos por el castigo que habíamos sufrido. Un aviador en especial. Mitsuo Suitsu, destinado recientemente a Lae, casi se ahogaba de ira. Juró que en la próxima incursión derribaría un bombardero, aunque tuviese que embestirlo. Pero muy pocos le prestaron atención.

Antes de que los aviones enemigos desaparecieran de la vista, casi 200 hombres estaban en el campo, trabajando furiosamente con palas y carretillas, para llenar los muchos cráteres, y para despejar la pista de piedras y trozos de acero.

De pronto varios ordenanzas llegaron corriendo del Puesto de Mando, gritando, histéricos:

-¡Llega otro ataque! ¡Más de cien aviones enemigos se acercan al aeródromo!

¡Cien aviones! Era una cantidad increíble; jamás habíamos conocido un ataque de semejante magnitud. Se produjo un revuelo entre los oficiales de estado mayor, quienes luego gritaron sus órdenes de que todos los aviones despegaran en el acto. Corrimos a nuestros cazas, y en cuanto los motores estuvieron calientes, carreteamos hacia la pista, lo bastante preparada ya para un despegue seguro.

Los Zeros se movían hacia la posición de despegue cuando los oficiales de estado mayor se precipitaron fuera del Puesto de Mando, agitando los brazos en el aire, gritando y corriendo por la pista. Cruzaron los brazos en el aire, la señal para apagar los motores. Cuando llegaron hasta los cazas, explicaron:

-Se anula la alerta. Nuestros vigías cometieron un error.

Un oficial rió:

-¡Los cien aviones enemigos resultaron ser una formación de aves migratorias! -Todos estallaron en carcajadas. El episodio parecía ridículo después de la tensión bajo la cual habíamos vivido.

Almorzamos sentados en el Puesto de Mando, listos para despegar en caso de nuevos ataques. El enemigo estaba muy atareado ese día; todavía comíamos cuando los ordenanzas llegaron corriendo con

la noticia de que Salamaua había informado que seis B-17 se dirigían hacia nuestra base. Nuestros platos volaron en todas direcciones cuando corrimos a nuestros cazas. Salamaua estaba sólo a unos minutos de Lae, por aire, y los bombarderos pronto estarían sobre nosotros. No pude despegar. Los otros cazas corrían por la pista mientras yo maldecía a un motor que se negaba a ponerse en marcha. Probé una y otra vez, pateando el arranque. El motor estaba muerto, y para cuando bajé, disgustado, del avión, todos los demás cazas se hallaban en el aire.

Corrí a través de la pista, hacia los refugios. El comandante Nakajima agitaba los brazos, furioso. Me encontraba a veinte metros del refugio cuando el chillido de una bomba que caía hendió el aire como un enorme cuchillo Me lancé por el aire y caí sobre la espalda de hombres ya acurrucados en el suelo, en la trinchera.

En ese mismo momento, el mundo pareció estallar. Hubo un rugido ensordecedor, y la tierra se sacudió, enloquecida, debajo de mí. Sentí que algo pesado me oprimía el cuerpo desde todas las direcciones, una terrible presión, y luego una oscuridad absoluta. No vi ni oí nada. Fue como si me hubiesen alejado del mundo que me rodeaba. Traté de mover los brazos y las piernas, pero sin éxito. Estaba inmovilizado.

Puede que hayan sido segundos o minutos después, imposible decirlo, cuando oí una voz que llamaba desde lejos. Era el comandante Nakajima.

-¡Sakai! ¡Sakai! ¿Dónde está? -Silencio durante un rato. Luego, otra vez los gritos:- ¿Dónde está? ¿Logró Sakai despegar? ¡Búsquenlo, maldición!

Traté de gritar mi respuesta. Creí haber gritado, pero, cosa extraña, no pude oír mi propia voz. Mi boca, mis labios, no se habían movido siquiera. Algo pesado me oprimía la barbilla.

Otra vez llegó la voz de Nakajima, vaga, lejana.

-Debe haber quedado enterrado. Empiecen a buscarlo. No pierdan un segundo. ¡Caven!

¿Enterrado? ¡Por supuesto! Me encontraba debajo de piedras y arena. Abrí un poco los ojos. Oscuridad. Y entoncés me abrumó el temor. Sentí que me ahogaba, que la arena me asfixiaba. Traté de moverme, pero no pude. El terror me asfixiaba.

La voz de Nakajima me llegó de nuevo, esta vez un poco más alta.

-Caven con cualquier cosa que consigan. Vamos; usen palos. ¿Usen las manos y las uñas, si no tienen otra cosa! ¡De prisa!

Y entonces el ruido de cavar, de palas que se hundían en la arena. Esperé, tratando de no agitarme. Y llegaron. Una mano me rozó la cara, y luego apartó la arena de mi boca y mi nariz. La luz del sol estalló a mi alrededor, de golpe, cuando mis salvadores llegaron hasta mí y me sacaron de allí,

No era el único que había quedado enterrado. Por lo menos una decena de hombres habían quedado atrapados en el repentino derrumbe de la trinchera, cuando una bomba estalló cerca. ¡Pero ni un solo hombre se encontraba herido! Nos hallábamos cubiertos de arena y barro, de la cabeza a los pies; por fortuna, eso había amortiguado el impacto del derrumbe del refugio.

El Puesto de Mando era una ruina, y un enorme cráter cercano constituía el testimonio de nuestra buena suerte al escapar de un impacto directo. La mayoría de los aviones que aún se encontraban en la pista habían quedado despedazados, y ardían los tanques de combustible de varios de ellos. Casi una hora más tarde, los cazas que habían despegado regresaron a la base. Los hombrea estaban hoscos Las seis Fortalezas habían rechazado los ataques con aparente facilidad.

Necesitamos dos días para restablecer la base aérea después de los ataques del 2 de julio. El 4 ya nos hallábamos preparados para una incursión de represalia contra Moresby. Todavía era el 3 de Julio según el calendario norteamericano, pero nos pareció que podíamos sumarnos a su celebración del Día de la Independencia con unos cuantos fuegos artificiales propios. Veintiún cazas Zero llegaron a Moresby y encontraron una comitiva de recepción de veinte cazas enemigos que nos aguardaban. Atacamos mientras los aviones aliados todavía bajaban en picada. Nuestros pilotos afirmaron haber destruído definitivamente nueve cazas con otros tres probables.

Estábamos aún a muchos kilómetros de Lae, en nuestro vuelo de regreso, cuando advertí una bruma de humo negro que se desplazaba delante del viento, Cuando apareció a la vista la base aérea, vimos que el humo provenía de instalaciones en llamas, directamente

en el aeródromo. Lenguas de fuego se elevaban en el aire, vomitando hirvientes nubes de humo negro sobre la selva y la playa. Resultaba evidente lo ocurrido; en nuestra ausencia, los bombarderos enemigos habían atacado nuestros depósitos de combustible.

Todavía nos deslizábamos en nuestra aproximación de aterrizaje cuando siete Marauders pasaron rugiendo, muy bajo, sobre la selva. No vimos a los bombarderos hasta que estuvieron sobre el aeródromo, con sus negras bombas cayendo por el aire y levantando surtidores de llamas y tierra muy por encima de la pista. Mientras virábamos en su persecución, varios cazas se lanzaron al aire, desde el aeródromo, y más de veintiséis Zeros en total corrieron locamente tras siete B-26 que huían. Durante varios minutos reinó casi el caos en el cielo mientras todos, enloquecidos, describían toneles para alejarse de otros aviones perseguidores. Se evitaron colisiones por pocos centímetros.

Un caza que había despegado de Lae se apartó del grupo principal. El Zero se adelantó a los bombarderos y luego viró en un cerrado giro de 180 grados y se precipitó, con aterradora velocidad, hacia el bombardero de adelante. Lo que parecía un impávido ataque frontal estalló en un espeluznante momento de carnicería. El piloto japonés no disparaba sus cañones; ¡iba a embestir! En un movimiento borroso, con una velocidad de aproximación de casi 1.000 kilómetros por hora entre los dos aviones, el Zero erró apenas a la hélice derecha del Marauder, se deslizó a lo largo del fuselaje y con el ala cortó el alerón vertical y el timón del bombardero.

El Zero continuó volando en línea recta, nivelado, en apariencia intacto. Luego inició una serie de lentos toneles, perdiendo altura poco a poco. Se hundió en el mar a toda velocidad. Segundos después, el N° 26, sin su alerón principal, guiñó y barrenó demencialmente, se volvió de espaldas y se zambulló en el mar con una cegadora explosión. Menos de cinco minutos más tarde, con seis cazas, por lo menos, lanzando un torrente de balas de cañón y ametralladora, sobre su fuselaje y sus alas, otro B-26 se precipitó en el océano. Los cinco bombarderos restantes huyeron.

De vuelta a Lae, descubrí que el piloto que había embestido al Marauder era el mismo hombre que el 2 de julio había jurado que se llevaría a un bombardero consigo. Suitsu había cumplido su amenaza.

Atacamos de nuevo Moresby el 6. Quince cazas escoltaron a veintiún bombarderos, y nuestros aviones afirmaron haber destruído tres cazas.

Del 7 al 10 de julio le tocó el turno al enemigo. Durante tres noches sucesivas nos acurrucamos como ratas en nuestros refugios. Lae se convirtió en una pesadilla de bombas que estallaban, de trazadoras que peinaban la base aérea de uno a otro extremo, de surtidores de llamas y humo, de aviones incendiados y de centenares de cráteres de bombas. No cabe duda de que el enemigo intentaba volar las instalaciones de Lae y convertir el aeródromo en una ruina humeante. Pero a despecho de sus ataques, nunca logró su propósito... Siempre tuvimoa cazas en condiciones de volar.

El 11 llevamos a cabo otro esfuerzo máximo de bombardeo contra Moresby, con doce cazas escoltando a veintiún bombarderos de Rabaul. Íbamos de viaje a la base enemiga cuando el teniente Sasai descubrió a seis B-17 que se dirigían a bombardear nuestro aeródromo; se apartó de la formación de escolta, llevándose consigo a otros cinco cazas. Fue una mala idea por parte de Sasai. Nos señaló, a Nishizawa, a Ota y a mí, que nos uniéramos a su vuelo, y los seis atacamos a los enormes bombarderos en una larga serie de pasadas de fuego. Pero las Fortalezas Volantes resultaron tan formidables como lo insinuaba su nombre. Dañamos a tres bombarderos, pero no conseguimos derribar a ningún avión enemigo. Sus artilleros iban mejorando; un Zero cayó envuelto en llamas, y los otros cazas, incluido el mío, fueron acribillados por las balas enemigas.

Con solo seis escoltas, la formación que llegó a Moresby fue dispersada por los cazas enemigos; por consiguiente, sus bombas cayeron en una zona muy amplia y provocaron muy pocos daños a las instalaciones enemigas.

Sasai recibió una severa reprimenda por dejar a los bombarderos con tan poca protección. No intentó justificar su acción y aceptó la censura en silencio. No cabía duda de que había violado la regla cardinal de los cazas de escolta: no dejar nunca, sin protección a los bombarderos. Pero sus pilotos simpatizaron con Sasai. Los B-17 eran una dolorosa espina en nuestro costado. Su capacidad para rechazar nuestros ataques con tanto éxito nos desconcertaba y enfurecía.

Entramos en una nueva fase de operaciones de cazas, el 21 de julio, cuando una división del ejército japonés desembarcó en Buna, a 180 kilómetros al sur de Lae. Las tropas penetraron enseguida tierra adentro, en una frenética marcha a través de la selva, en dirección a Port Moresby. En un mapa, la maniobra parecía de fácil ejecución. En apariencia, Buna se hallaba a poca distancia de Moresby, al otro lado del cuello de la península de Papuasia.

Pero los mapas de las islas selváticas difieren mucho de las feroces condiciones que reinan abajo, en la densa espesura. El alto mando japonés cometió un error terrible y fatal al comprometer a nuestras tropas en el ataque contra Moresby. Antes de que terminase la guerra, Japón había sufrido uno de sus desastres más trágicos y humillantes

Las montañas Owen Stantey son casi tan altas como los temibles Alpes. Describir la selva de la ladera de la montaña como una simple vegetación densa es decir menos de lo que es en realidad. La profusión de vida vegetal es increíble. Cuando no había pantanos, ni marjales, ni fango, ni blandas plantas, muertas que cedían al paso, había piedras con filos como navajas, laderas escarpados, todo tipo de trepadoras e insectos, un calor opresivo y enfermedades que atacaban misteriosamente a los hombres.

Cruzar los glaciares de los Alpes es una tarea sencilla en comparación con la abrumadora y brutal lucha que representa atravesar las selvas de las montañas Owen Stanley. Resultaba virtualmente imposible abastecer a las tropas, una vez que eran tragadas por la ciénaga de la selva. Los heridos encontraban que sus llagas se enconaban en el calor abrasador y con la humedad. El agua abandonaba el cuerpo de los hombres por todos los poros. Los equipos se pudrían, las ropas caían en harapos, los pies se convertían en pulpa por los afilados pastos y hojas de la selva.

Durante varios meses las tropas trajinaron empecinadamente en medio del peor enemigo que hubiesen enfrentado nunca, un enemigo que no disparaba armas, ni sembraba minas terrestres o ametrallaba, pero que devoraba a cientos de hombres de un solo bocado, y jamas liberaba a sus cautivos. En sobrehumanas hazañas, varios elementos lograran aproximarse a pocos kilómetros de su anhelada meta, el bastión de Moresby. Pero aún esas tropas

encontraron nada más que un fracaso abrumador. "Casi" no es suficiente, y antes de que terminase la operación —o, para decirlo con más justicia, antes de que sencillamente se disolviera-, todos los hombres habían perecido, la mayoría de hambre, en el corazón de la selva, da la cual no pudieron hallar salida.

El ataque, por tierra fue una medida desesperada. Al comienzo nuestro alto mando había programado un asalto anfibio, contra Moresby, en masa, pero esa medida se eliminó el 7 y 8 de mayo, durante la Batalla del Mar del Coral, en que dos portaaviones japoneses encontraron a dos portaaviones enemigos, en el primer duelo naval en que ningún barco de superficie disparó contra su oponente. Cada una de las fuerzas usó sus aviones para machacar a la otra con constantes bombardeos aéreos- Ganamos la primera batalla, pero el enemigo logró su objetivo: se canceló el ataque anfibio.

Con nuestras tropas desembarcadas en Buna, el cuartel central de Rabaul ordenó que cesaran nuestros ataques contra Moresby, y pidió un constante apoyo aéreo de la cabecera de playa. Los desembarcos en Buna eran apenas una parte de una operación mayor, que estaba condenada al fracaso en el momento mismo de iniciarla. No sólo la selva representaba una amenaza de enorme magnitud, sino que además nuestros hombres estaban maniatados por una gran falta de comprensión de los problemas de logística por parte de sus jefes. Estas debilidades, unidas a brillantes movimientos del enemigo, aseguraron un desastre desde el comienzo.

Simultáneamente con los desembarcos en Buna, una unidad de comandos desembarcó en la punta oriental de Nueva Guinea. Trabajando día y noche, los hombres abrieron una nueva pista en la selva, en Rabi, destinada a proteger el flujo de abastecimientos por tierra para los hombres que se movían a través de Nueva Guinea desde la cabecera de playa de Buna. Cosa extraña, el enemigo no bombardeó los trabajos de construcción de Buna, sino que se conformó con fotos tomadas por aviones de reconocimiento. Pero casi cuando los hombres terminaron el nuevo aeródromo de Rabi, tropas enemigas se precipitaron sobre sus desprevenidas filas, en un ataque por sorpresa, y aplastaron a la guarnición japonesa. Fue un golpe brillante. ¡Nosotros construímos el aeródromo, los norteamericanos y los australianos lo usaron para sus aviones!

No se conformaron, con ese nuevo aeródromo. A todos nos resultaba evidente que los aliados acrecentaban su fuerza aérea para vedarnos totalmente el uso de Lae y Rabaul. Sus ingenieros abrían nuevas pistas en la selva, con asombrosa velocidad. Los bombarderos medianos y los cazas pasaban a las nuevas pistas mientras sus equipos de construcción continuaban trabajando. Y los ataques contra Lae siguieron aumentando en cantidad de aviones y bombas. Pocas veces pasaba una noche sin que los Mitchell y los Marauder aparecieran para bombardear y ametrallar a voluntad.

Durante el día, Lae manipulaba sus veinte a treinta cazas operativos para mantener seis o siete Zeros siempre en el aire sobre Buna, así como una fuerza en alerta para proteger el aeródromo. La protección aérea de Buna estaba muy por debajo de nuestras necesidades, pero los cazas se las arreglaban para impedir que un ataque a gran escala destruyese las instalaciones de la cabecera de playa.

Buna representó un impacto para mí en mi primera patrulla, Ya había visto antes, desde el aire, muchas operaciones de desembarco, pero nunca presencié un intento tan patético de abastecer a toda una división de infantería. Los soldados se arremolinaban en la playa, llevando a mano cajas de provisiones a la selva, ¡Sólo dos transportes pequeños, y un único y pequeño cazasubmarinos como escolta, se hallaban ante la playa, desembarcando nuevos abastecimientos!

A la larga, proporcionar cobertura aérea para la cabecera de playa resultó más difícil de lo previsto. Ya no había gruesas capas de nubes que representasen un día de relativo descanso. El 22 de julio, en un grupo de seis Zeros, volamos en anchos círculos, en lo que parecía ser un cielo en otro sentido vacío. Un gran cerrazón pendía a unos 2.000 metros de altura. Sin previo aviso, una serie de tremendas explosiones sacudió la zona de la playa, y columnas de humo y fuego se elevaron al cielo. Segundos más tarde, un humo aceitoso brotaba de los críticos depósitos de abastecimientos, varios centenares de metros frente a la playa. No vimos otros aviones. O bien habían dejado caer sus bombas a través de los nubes, con espectacular precisión -lo cual parecía muy poco razonable-, o bien uno o más aviones habían descendido por debajo de las nubes, soltado sus bombas y vuelto a la protección, de la masa gris, sin ser vistos.

Esto último resultó ser cierto, pues varios minutos después avisté un punto minúsculo que salía del borde de las nubes, muy hacia el sureste. Viramos y perseguimos al avión que huía, y que, cuando nos acercamos, pudimos identificar como nuestro viejo amigo, el bimotor Lockheed Hudson. Nos encontrábamos a una milla de distancia cuando nos vio. El bombardero apuntó la proa hacia abajo y huyó a lo largo de la costa, tratando de llegar a Rabi. Su velocidad era alta, casi tanta como la de nuestros cazas. Me desprendí del tanque de combustible y empujé el acelerador a fondo.

Desde una distancia de 600 metros, y a la izquierda, disparé una ráfaga con las cuatro armas del avión, con la esperanza de que el Hudson virase y me permitiera acortar la distancia entre nuestros dos aviones. Lo que sucedió después fue sorprendente. En cuanto disparé, el Hudson subió en un empinado ascenso hacia la derecha, describió un rápido tonel y viró, rugiendo, a toda velocidad, directamente hacia mí. Quedé tan sorprendido, que durante varios instantes permanecí inmóvil en la carlinga. Al segundo siguiente, todas las armas de fuego delanteras del Hudson dispararon en una intensa andanada.

Nuestros Zeros se dispersaron enloquecidos, barrenando o picando en distintas direcciones. ¡Nada como eso había ocurrido nunca! Pude echar un vistazo hacia el teniente Sasai; tenía la boca abierta de asombro ante la audacia del piloto enemigo. Un Zero -pilotado por Nishizawa, quien se negaba a dejarse impresionar por nada- salió de su repentino alejamiento y bajó por detrás del bombardero, escupiendo llamas con todas sus armas. Una vez más quedamos atónitos, El Hudson se volvió en un barreno fulminante, el más veloz que hubiese visto en un bimotor. Las armas de Nishizawa rocíaron el aire.

Los pilotos restantes, yo mismo incluido, lanzamos nuestros aparatos contra el Hudson. Ninguno logró un solo impacto. El bombardero barrenaba, subía y bajaba en violentas maniobras, y el artillero de arriba disparaba constantemente contra nuestros aviones.

Los pilotos de los Zeros enloquecieron de furia. Nuestra formación se desintegró y todos los hombres se lanzaron contra el Hudson con todo lo que tenían. Yo hice por lo menos cuatro pasadas de fuego, y me vi obligado a interrumpir mi ataque por otros

pilotos que se precipitaban sin prestar atención a sus compañeros de ala. Durante casi diez minutos perseguimos al Hudson, lanzando una granizada da plomo y bombas explosivas contra el asombroso avión. Por último una fuerte descarga acertó en la torreta posterior; vi que el artillero levantaba las manos y se desplomaba. Sin el torrente de balas de la torreta, me acerqué a veinte metros y mantuve apretado el disparador, apuntando al ala derecha. Segundos más tarde brotó una llamarada, que se extendió al ala izquierda. El piloto permaneció en el aparato; volaba demasiado bajo para que él o la tripulación saltaran. El Hudson perdió velocidad con rapidez, y se deslizó hacia la selva. Los árboles cortaron las dos alas llameantes, y el fuselaje también, arrastrando tras de sí grandes lenguas de llamas, estalló en la espesura como una gigantesca esquirla de acero ardiente. Hubo un súbito estallido, y el humo subió, hirviente.

El día estaba lleno de sorpresas. Regresábamaos a Lae, para reanudar la patrulla en la cabecera de playa, cuando cinco Airacobras intentaron un ataque por sorpresa contra nuestra formación. Los aviones enemigos volaban en una larga columna, bajos, sobre el agua, tratando de subir rápidamente y pescarnos desprevenidos. Yo fui el primero en avistar al grupo enemigo. Entré en un viraje cerrado y piqué en dirección a los Airacobras, apuntando hacia el avión delantero. Los cinco P-39 se dispersaron bruscamente en todas direcciones, viraron y se alejaron. Desaparecida la ventaja de la sorpresa, y con otros cinco Zeros detrás de mi, no querían entrar en una batalla en la cual tenían la altura en contra.

Con la velocidad de mi zambullida, estuve muy pronto en medio del grupo enemigo. Dos cazas subieron precipitadamente y desaparecieron entre las nubes bajas. Otro desapareció en medio de un chubasco y otro más parecía haberse desvanecido en el aire. Todavía quedaba un Airacobra a la vista, y perseguí al caza a la velocidad máxima. Se dirigía hacia las nubes, pero una ráfaga a través de su proa lo hizo cambiar de idea. El P-39 se desplazó hacia la izquierda, en un tonel, y se zambulló hacia el mar, con mi aparato a 200 metros.

Era el nuevo modelo de Airacobra, que al nivel del mar tenía una velocidad igual a la de mi caza. Pero el piloto había cometido

un error fatal: ¡volaba en la dirección equivocada! En lugar de volar hacia Moresby, iba hacia el lado opuesto. Todavía tenía combustible suficiente, y me conformé con mantener la distancia entre nuestros aviones... si era necesario hasta que llegáramos a Rabaul. Varios minutos después el piloto norteamericano volvió en sí y se dio cuenta de su error. No tenía más remedio que invertir su rumbo, y el caza giró en un viraje cerrado hacia la izquierda.

Eso ya había sucedido muchas veces, en otras ocasiones. Corté su giro, un poco por debajo y a la izquierda del caza. Una breve ráfaga hizo que el Airacobra describiese un violento barreno para eludir mi fuego. Me aferré a su cola mientras él zigzagueaba, rumbo a la línea de costa. Durante varios segundos preciosos perdí al caza cuando se lanzó a unas maniobras extraordinariamente locas, y el P-39 voló en dirección a su base, con varios cientos de metros de distancia entre nuestros dos aviones. Aún con el motor a plena potencia, no pude acortar la distancia que nos separaba. Estuve casi a punto de alejarme: mientras el P-39 mantuviera un rumbo recto y firme, me habría resultado imposible llegar a una posición de fuego.

El piloto enemigo eligió otra cosa. En lugar de permanecer sobre el mar, enfiló directamente hacia las montañas Owen Stanley, lo cual lo obligó a ascender. Y ningún P-39 podía ganarle en eso a un Zero. Lenta pero paulatinamente acorté la distancia entre nosotros. Retuve mi fuego para una andanada desde lo más cerca posible. Con mis municiones escasas después de la lucha contra el Hudson, apenas tendría lo suficiente para una o dos ráfagas rápidas.

Cincuenta metros. Luego se redujeron a cuarenta, y después a treinta. Tomé el disparador del arma, y apunté can cuidado.

No había hecho un solo disparo, cuando el piloto saltó del caza. El Airacobra se hallaba a menos de 150 metros del suelo, cuando su cuerpo se lanzó al aire, en una caída. No conocía precedente alguno en que un piloto hubiese sobrevivido a un salto desde menos de 200 metros...

Milagrosamente el paracaídas se abrió una fracción de segundo antes de que el piloto llegase al suelo. Cayó en un pequeño claro, mientras su caza estallaba en el suelo, a escasos metros de él. Todavía no podía creer que el piloto enemigo hubiera salido con vida después de su increíble descenso. Sólo se veía el paracaídas. El piloto vivía, y

se encontraba en condiciones lo bastante buenas como para desaparecer de la vista. Era mi segunda victoria sin hacer un solo disparo, y elevaba mi total a cuarenta y nueve aviones.

Las semanas siguientes transcurrieron manteniendo la protección sobre la zona de la playa de Buna, pero la segunda mitad de julio representó para nosotros una nueva y extraña fase de la guerra. Ya no volábamos sin paracaídas. Habían llegado órdenes de cuarteles superiores, y el capitán Saito dijo a todos los pilotos que debían usar sus paracaídas en combate. Era una extraña sensación sentir el paracaídas en mi asiento, debajo de mí, y las correas en torno del cuerpo. Nunca había volado con él antes.

Igualmente turbadoras fueron para nosotros otras órdenes que contenían insinuaciones no enunciadas, pero ominosas. Se nos sacó de la ofensiva. El capitán Saito emitió órdenes en el sentido de que, de ahora en adelante, ningún caza cruzaría la cordillera de Owen Stanley, por imperioso que fuese el motivo.

En una sola ocasión -el 26 de julio- volví a ver Port Moresby. Habíamos interceptado a cinco Marauder sobre Buna, y durante la lucha, mientras los bombarderos volvían a casa, derribé a dos B-26, cosa confirmada por los otros pilotos. Con Sasai y Endo detrás de mí, perseguí a los bombarderos restantes, cruzando la cordillera a pesar de las órdenes. Derribé a un bombardero, pero no lo vi estrellarse, y sólo recibí el reconocimiento de una víctima probable.

Esa fue la última vez que volé sobre la base enemiga. Nuestra situación cambiaba con rapidez. Para finales de la primera semana de agosto, comenzamos a luchar en condiciones que no habíamos acometido hasta entonces. Los norteamericanos habían lanzado una tremenda invasión de la isla de Guadalcanal.

CAPÍTULO 21

El 29 de Julio el teniente Joji Yamashita regresó a Lae, de su patrulla sobre Buna, con noticias que conmovieron a toda la base. Sus aviones habían sido atacados por primera vez por aviones navales norteamericanos. Informó al comandante Nakajima que sus nueve Zeros habían encontrado a una fuerza mixta de bombarderos en picada Dauntless norteamericanos y cazas Wildcat F4F, dirigidos hacia la zona de Buna por exploradores P-39, que según estimaba provenían de Rabi. Los aviones de guerra navales eran los primeros en aparecer en nuestro escenario de guerra.

Las noticias de que un portaaviones norteamericano había pasado a aguas de Nueva Guinea eran ominosas, y nuestros oficiales de estado mayor parecían inquietos. Si los norteamericanos tenían portaaviones de sobra para operaciones contra nuestras fuerzas de Lae, Buna y Rabaul, existía en apariencia cierta veracidad en sus afirmaciones de una victoria en Midway, y en sus negativas de grandes pérdidas durante la Batalla del Mar del Coral. Si era cierto lo que había declarado Tokio, que nuestra flota había destruido a los portaaviones enemigos encontrados en el mar del Coral y frente a Midway, ¿cómo podía haber un portaaviones en nuestras cercanías? Algo andaba mal, y por primera vez experimentamos dudas en cuanto a la autenticidad de las repetidas afirmaciones de las victorias por parte de Tokio,

Pero la mayoría de los pilotos de caza de Lae recibieron la noticia de forma muy distinta. Hasta muy avanzada la noche, hicimos preguntas a los pilotos de Yamashita. ¿Cuántos aviones de la Armada había? ¿Los Wildcat eran mejores que los P-39 y los P-40? ¿Cuál era la capacidad de los pilotos aeronavales norteamericanos?

Sus respuestas fueron alentadoras, porque la escuadrilla de Yamashita afirmaba haber derribado tres bombarderos en picada, cinco cazas y un P-39, sin perder un solo Zero. ¡Eso hacía que careciera de importancia lo que pudiera haber sucedido en Midway, o en el mar del Coral o en cualquier otra parte!. Lo único que nos importaba, era que durante cuatro meses seguidos habíamos vencido una y otra vez a los cazas y bombarderos enemigos, y que la aparición de sus aviones navales significaba una oportunidad mucho mayor para lograr nuevas victorias.

Pero durante los tres días siguientes los nuevos aparatos enemigos no aparecieron sobre Buna. El 13, nueve B-17 atacaron la zona de la cabecera de playa con considerable éxito, y nuestros nueve cazas consiguieron derribar a un solo bombardero de la formación enemiga. Se me reconoció la victoria cuando ataqué a la cuarta Fortaleza sobre cabo Nelson y logré concentrar mi fuego en su proa. Aparentemente, el piloto y el copiloto resultaron muertos, pues el enorme avión se precipitó al océano, fuera de control. Fue una de mis batallas aéreas más difíciles, porque regresé a Lae con varios centímetros de piel arrancados de mi brazo derecho por las armas del bombardero. Me había salvado de la muerte por un pelo, y mis mecánicos trabajaron toda la noche para remendar las decenas de agujeros de bala del fuselaje y las alas.

El 2 de agosto, toda idea de aviones navales huyó de nuestra mente. Antes de que terminase el día, teníamos detrás de nosotros una enorme ocasión que recordar... el sueño de todos los pilotos de caza japoneses hecho realidad. Volábamos en círculo sobre Buna, a 3.600 metros, cuando avistamos cinco puntitos diminutos contra las nubes, a varias millas de distancia de la cabecera de playa. Volaban a nuestra altura, y parecían ser Fortalezas. Volé al lado del avión de Sasai, y le indiqué los bombarderos que llegaban. Asintió, y los dos señalamos los B-17 a los otros pilotos. Mantuvimos nuestra formación, volando en lentos círculos, hasta que los cuatro motores

de cada bombardero se hicieron visibles con claridad. Sasai nos hizo señas de que lo siguiéramos. Levantó la mano derecha, meció las alas para darnos la orden de romper nuestra formación en Vy volar en una sola columna para un ataque frontal. Nuestros tanques de combustible cayeron por el aire.

Esa era nuestra oportunidad de someter a la prueba del algodón las teorías que habíamos elaborado en nuestros alojamientos, por la noche. Dentro de pocos instantes sabríamos si las Fortalezas eran vulnerables o no al ataque frontal. La situación era perfecta. Nueve cazas Zero contra cinco de los grandes B-17, y entre los nueve teníamos a los ases más destacados de Japón. Sasai encabezó el ataque. Ota quedó a 500 metros de su avión, seguido por Endo. Yo me ubiqué en cuarto lugar, también a 500 metros da distancia, y mis hombres de ala, Yonekawa y Katori, me siguieron como números cinco y seis en la columna. Nishizawa ocupó el séptimo lugar, después Takatsuka, y por último Yoshio Sueyoshi en el noveno puesto. Nueve Zeros, extendidos en una distancia de 4.000 metros, y llevando a los mejores pilotos producidos por Japón.

Las Fortalezas cerraron su formación cuando nos acercamos. El caza de Sasai descendió por debajo del bombardero de delante y luego subió en un ángulo cerrado, barrenando lentamente mientras apuntaba hacia la parte inferior de la proa del avión. Al instante siguiente ascendió de golpe, completando su pasada de fuego. Los cinco bombarderos arrastraron humo tras de sí, pero era de sus cañones de calibre 50. La formación enemiga continuó volando.

Entonces Ota hizo su parte, repitiendo con exactitud la misma maniobra de Sasai. Vi las chispas de sus trazadoras al morder en el bombardero de delante, y el ala de Ota se elevó cuando inició su viraje de alejamiento. Al instante siguiente una violenta explosión ocultó de la vista a todos los aviones. Una llamarada de luz intensa apareció en el cielo, seguida por una tremenda nube de humo. Aún desde media milla de distancia, la onda expansiva sacudió mi caza. El B-17 ya no estaba en el cielo. Desapareció, roto en minúsculos trozos, cuando toda su carga de bombas estalló bajo el impacto de las balas de cañón de Ota, Fue la victoria aérea más espectacular que jamás había visto, y vitoreé en voz alta mientras el Zero de Ota se lanzaba hacia arriba a través del humo.

Para entonces Endo se hallaba en su pasada de fuego, picando, y ascendiendo en un ángulo cerrado. El Zero barrenó lentamente mientras volaba contra los bombarderos, con los cañones y las ametralladoras escupiendo fuego al acercarse. Sus trazadoras se abrieron, y Endo buscó altura mientras los cañones del bombardero lo envolvían en un intenso fuego cruzado.

¡Y ahora me tocaba el turno! Tiré de la palanca con suavidad, y la tercera Fortaleza de la formación creció poco a poco en mi telémetro. Se aproximó cada vez más, y oprimí el disparador. ¡No pasó nada!. El bombardero pareció llenar todo el cielo, ante mí, antes de que me diese cuenta de lo que andaba mal. ¡Estúpido! No había soltado el seguro del disparador, error que ni siquiera el piloto más novato habría cometido. Casi fue mi perdición, y barrené con violencia para pasar junto al B-17, a una distancia de sólo veinte metros.

Sus artilleros me tenían en fuego cruzado. El Zero se zarandeó cuando las balas impactaron en el fuselaje, y sentí los golpes de las pesadas balas que desgarraban el metal. Mantuve la palanca con fuerza hacia la izquierda, barrenando con furia. Logré pasar, pero no sin sufrir daños. Me encolerizó mi estupidez, pero ya era demasiado tarde. Había desaprovechado una perfecta pasada de fuego. Descendí por debajo de la formación enemiga y llevé el motor a su máxima potencia para adelantarme a los bombarderos con vistas a otra posada.

Nishizawa ya subía contra su B-17. Entró magníficamente; su caza se arqueó con lentitud en un ascenso gradual, barrenando mientras se estrechaba la distancia entre su caza y el avión enemigo. Su ataque fue perfecto, y roció de balas de cañón, de forma ininterrumpida, los tanques de combustible del ala. De pronto, un salpicón de llamas estalló a través del ala, se extendió con rapidez y, en pocos segundos, la Fortaleza pareció convertirse en un gigantesco Lanzallamas. Un fuego brillante chorreó en el viento, desde el ala, a lo largo del fuselaje. El avión resbaló, enloqueddo, y se hundió de morro. Después desapareció. Otra poderosa explosión hizo volver de espaldas el caza de Nishizawa, como un juguete, y sacudió con energía mi propio Zero. Los otros bombarderos trepidaron bajo la onda expansiva, en el momento en que los cazas restantes aullaban en sus pasadas de fuego.

Sasai entró de nuevo, y roció a un tercer bombardero del morro a la cola. Comenzó a disparar desde una distancia de casi 150 metros, y sus balas se pasearon lentamente a lo largo del fuselaje. Trozos de metal se desprendieron del avión, y se alejaron en la corriente de aire. El avión guiñó con fuerza, a la derecha, fuera de control. Vi llamas dentro del fuselaje, que salían en forma de lenguas por la carlinga y la segunda torreta. El B-17 cayó en un largo tonel amplio, rodando y resbalando mientras descendía, señal segura de un piloto y copiloto muertos. Las llamas se acentuaron y, por tercera vez en dos minutos, otro rugiente estallido señaló el final del tercer B-17.

Casi no podía creer lo que veía. Esos eran los aviones que volvían frenéticos a nuestros pilotos de caza allá donde apareciesen. ¡Y ahora, uno, dos, tres! Tres enormes detonaciones, y otras tantas Fortalezas convertidas en pequeños trozos chamuscados, cayendo del cielo.

Los dos bombarderos supervivientes se separaron cuando entré para mi segunda pasada, y en mi telémetro sólo encontré el espacio vacío. Subí en un rizo alto, y salí de él para ver que los dos B-17 se alejaban en distintas direcciones. Uno enfiló hacia las montañas, y el otro se dirigió hacia mar abierto. Perseguí al segundo. El B-17 barrenaba y viraba continuamente mientras yo intentaba dirigir una larga ráfaga a la carlinga o los tanques de combustible. Quién sabe por qué extraña razón, el bombardero no se desprendió de su carga letal, y el avión volaba bajo el peso da sus bombas. Piqué para aumentar la velocidad y aparecí por debajo del bombardero, acercándome al ala izquierda. El B-17 se hizo cada vez más grande en mi mira, y abrí fuego; vi como estallaban las balas a lo largo del ala izquierda, junto al fuselaje, y corroían la piel metálica, hacia el depósito de bombas.

El mundo se borró en el instante siguiente. Un relámpago de luz, ardiente e intenso llenó el cielo, cegándome. Un gran puño aferró al Zero y lo sacudió con violencia en el aire. Me zumbaron los oídos, y sentí que de la nariz manaba sangre. ¡La cuarta Fortaleza había desaparecido! Todos habían sido destruídos por sus propias bombas. Ahora quedaba uno solo. El bombardero huía hacia las montanas, y ocho Zeros lanzaban zarpazos al gran avión.

como perros de caza que persiguiesen a un macizo jabalí salvaje. Les resultaba difícil mantenerse junto al B-17 que, sin duda, había soltado sus bombas y ganaba velocidad. E1 rumbo del B-17, que pasaba ante mi morro, me dio una oportunidad de interceptarlo antes de que llegase a tierra.

Mi decisión fue afortunada, en verdad. En cuanto viré y empujé el acelerador hacia adelante, vi que tres Airacobras se precipitaban desde el este, rozando el agua, en evidente respuesta a las llamadas de auxilio de las Fortalezas. Se cerraron sobre los ocho Zeros perseguidores, que no se dieron cuenta de su proximidad. Era una situación singular. Los tres P-39 comenzaron a subir tras ocho Zeros que nada sospechaban, y yo viré en un amplio giro en dirección de los tres aviones enemigos que nada sospechaban.

El primer P-39 ocupó una posición de fuego contra el último Zero, y en ese momento caí sobre él en una picada somera. El piloto enemigo jamás supo qué sucedió; balas y granadas de cañón penetraron en el fuselaje, en su unión con las alas, y al avión se desintegró; un ala revoloteó, enloquecida, por el aire. Mis disparos fueron escuchados por los otros Zeros. y en el acto dos cazas viraron en cerrada espiral y cayeron sobre los otros dos P-39. Todo terminó en pocos segundos. Reconocí los aviones de nuestros dos ases impares, Nishizawa y Ota. Cada piloto disparó una sola andanada intensa, y los Airacobras cayeran envueltos en llamas. Los tres pilotos enemigos habían atacado a un número triple de cazas Zero; lamentablemente, su destreza no había sido igual a su valentía.

Pero todavía había en el aire algo sin terminar: la solitaria Fortaleza superviviente, que ahora viraba, otra vez en dirección al mar. Su velocidad estaba visiblemente reducida, y con sus motores tullidos era sólo cuestión de tiempo eliminar del aire al bombardero. Apenas había salido de un largo ascenso, después de terminar mi picada contra el Airacobra, cuando el B-17 pasó ante mi morro. Ocurrió demasiado rápido para permitirme apuntar bien, pero lancé una intensa andanada. Las balas erraron, y describí un tonel y volví para otro ataque.

La mutilada Fortaleza seguía llena de capacidad de lucha. Yo trepaba más allá del bombardero, viendo cómo las trazadoras se arqueaban en el aire, detrás de mí, cuando de pronto el Zero se

estremeció con violencia. Me sobresaltó el ruido de martillos que golpeaban contra el metal, y algo me sacudió demencialmente en la carlinga. La mano derecha se me entumeció. El Zero resbaló, enloquecido, panza arriba y cayó fuera de control. Examiné los instrumentos con temor, pero el motor proseguía con su poderoso zumbido. Ni llamas, ni humo; me invadió al alivio, pues estaba dispuesto a saltar, si era preciso. Un Zero en llamas no se mantiene entero durante mucho tiempo.

Me encontraba a 300 metros del agua cuando saqué al caza de su caída desordenada. El avión había resultado dañado, pero sus partes vitales seguían intactas, De vuelta en una posición de fuego normal, me miré la mano derecha. Un trozo de metal se asomaba a través del guante, donde había penetrado en mi palma. Sin duda la buena suerte me acompañaba ese día; el trozo de metal dentado había sido arrancado por una bala, pero sin energía suficiente para provocar una herida grave.

La Fortaleza perdía altura sin cesar, arrastrando tras de sí un largo penacho de humo blanco. Los Zeros acompañaban al bombardero con su larga columna, y cada uno de ellos disparaba una andanada cuando el piloto picaba sobre el bombardero mutilado. Un caza se apartó de la jauría que acosaba al B-17. Describió un amplio giro perezoso e inició un descenso gradual hacia la costa de la isla. Una delgada película de humo blanco se arrastraba en el aire, detrás de él. El avión no parecía seriamente dañado: sus alas estaban equilibradas. Pero perdía altura y velocidad. Me volví y miré al bombardero, que ahora se precipitaba hacia el mar, evidentemente sin control. Para cuando volví a buscar al solitario Zero, había desaparecido.

Nos recibieron con una delirante ovación en Lae cuando contamos a los mecánicos lo de nuestra destrucción de cinco Fortalezas Volantes. Los hombres saltaron y gritaron de júbilo al enterarse de los detalles. Cinco Fortalezas Volantes y tres Airacobras... ¡Un día excelente!

Nishizawa fue el séptimo piloto en aterrizar. Bajó de su carlinga e hizo caso omiso de los alegres vítores de su tripulación de tierra. Hizo una pregunta:

-¿Dónde está Sueyoshi? Se hizo el silencio.- ¿Dónde está

mi hombre de ala? -inquirió Nishizawa, Takatsuka descendió de su caza y se acercó en silencio a Nishizawa.

-¿No se comunicó Salamaua por radio? -exclamó Nishizawa—. ¿Qué les pasa a todos? ¿No se sabe nada?

Nishizawa enloqueció. No se habían recibido noticias de Salamaua, y nadie vio el caza de Sueyoshi después de que cayera hacia la costa.

-¡Reabastezcan mi avión de combustible y carguen mis armas! -ordenó Nishizawa. Tratamos de disuadirlo de salir en lo que parecía una búsqueda sin esperanzas, pero fue imposible.

Regresó dos horas después, con la desdicha escrita en su rostro. Sueyoshi, uno de los pilotos jóvenes más populares en Lae, no pudo ser encontrado. La victoria del día se volvió amarga en nuestras bocas.

CAPITULO 22

El 3 de agasto Rabaul retiró la mayoría de los cazas Zero asignados a Lae. Nos satisfizo el traslado, porque prometía alivio respecto a las patrullas diarias sobre Buna y la huída ante los bombardeos nocturnos. Dejamos en Lae nuestros efectos personales, con la plena convicción de que pronto volveríamos. Nos equivocábamos. Durante nuestros cuatro primeros días en Rabaul hicimos vuelos de reconocimiento y de cazas sobre Rabi, que había sido rápidamente convertido en un gran nido de cazas enemigos, comparable a Moresby.

El 8 de agosto, después de recibir nuestras órdenes de patrulla del Puesto de Mando, comenzamos a cruzar el aeródromo, rumbo a nuestros cazas. La mayoría de los dieciocho pilotos se encontraban en sus carlingas, cuando los ordenanzas corrieron tras nosotros, gritando que el vuelo había sido cancelado. Debíamos presentarnos de vuelta, en el acto, en el Puesto de Mando. Éste se encontraba sumido en un loco alboroto, ordenanzas, y mensajeros corrían de un lado a otro, y los oficiales que se cruzaban con nosotros mostraban expresiones de preocupación. El comandante Nakajima, quien encabezaría la misión de ese día, salió de la habitación del almirante, evidentemente enojado, y nos gritó:

-La misión de hoy ha sido anulada. Iremos a otra parte. -Miró en derredor.- ¿Dónde demonios está ese ordenanza? ¡Usted -dijo,

señalando a un sobresaltado mensajero-, traígame un mapa, rápido!.

Extendió el mapa sobre un escritorio grande y comenzó a trazar un rumbo con un compás. No prestó atención a ninguno de los pilotos mientras examinaba el mapa. Pregunté al teniente Sasai si sabía qué había sucedido; Sasai interrogó a Nakajima, recibió una breve explicación y se precipitó a las habitaciones del almirante, sin hablar con ninguno de nosotros. Varios minutos después, regresó e hizo señas a los pilotos para que se reuniesen alrededor suyo. Sus palabras fueron como el estallido de una bomba.

—A las 05:20 de esta mañana una poderosa fuerza anfibia enemiga inició una invasión en Lunga, en el extremo sur de la isla de Guadalcanal. Nuestros primeros informes indican que los norteamericanos están lanzando una enorme cantidad de hombres y equipos sobre la isla, También han efectuado ataques simultáneos contra Tulagi, en la isla de Florida. Toda nuestra flotilla de hidroaviones ha resultado destruída. En cuanto el comandante haya establecido nuevas rutas, despegaremos hacia Guadalcanal, para atacar a las fuerzas enemigas en las playas.

Los ordenanzas distribuyeron mapas de las islas a cada piloto. Estudiamos los mapas, buscando la isla desconocida que de pronto se había vuelto importante. Los hombres murmuraban entre sí.

-¿Dónde está esa maldita isla? -exclamó un piloto, exasperado-. ¿Quién oyó hablar nunca de ese lugar loco?.

Medimos la distancia entre Rabaul y Guadalcanal. Hubo bajos silbidos de incredulidad. ¡Ochocientos noventa y cinco kilómetros! Tendríamos que volar esa distancia hasta la cabecera de playa enemiga, enfrentarnos a sus cazas y luego recorrer el mismo kilometraje de vuelta a Rabaul. La distancia era inaudita. Significaba un vuelo redondo de más de 1.750 kilómetros, sin contar los combates o las tormentas, que consumirían combustible en cantidades prodigiosas.

Eso bastaba para interrumpir todas las especulaciones. Esperamos en silencio a que el comandante levantara la cabeza y nos diera nuestras nuevas órdenes. Entretanto, un ordenanza tras otro entraba corriendo en la oficina del almirante con nuevos informes del frente de batalla. Oímos que un mensajero decía a Nakajima que se había perdido todo contacto con Tulagi, que todos los hombres de la guarnición habían muerto.

Sasai palideció al escuchar la noticia. Tuve que preguntarle varias veces si algo andaba mal. Por último, mirando hacia delante, dijo en voz baja:

-Mi cuñado estaba adscrito a Tulagi. -No era posible negar la certeza de sus palabras. Se refería al hermano de su esposa en tiempo pasado. Si Tulagi se hallaba ahora ocupada por el enemigo, entonces su cuñado, el subcomandante Yoshio Tashiro, comandante de hidroavión, ya no podía contarse entre los vivos. Combatiría hasta el final. (Su muerte fue confirmada más tarde.)

Nakajima pidió que se restableciera el orden.

-Van a volar en la operación más larga de cazas de toda la historia -nos previno—. No corran hoy riesgos innecesarios. Aténganse a sus órdenes, y sobre todo no vuelen irreflexivamente y no derrochen combustible. Cualquier piloto que se quede con poco combustible al regreso de Guadalcanal debe hacer un aterrizaje forzoso en la isla de Buka. Nuestras tropas allí tienen instrucciones de estar a la espera de aviones.

-Ahora bien, volar a Guadalcanal y volver a Buka significaba cubrir más o menos la misma distancia que si voláramos de Tainán al Aeródromo Clark, en las Filipinas, para hacer después el mismo trayecto de regreso. Volver a Rabaul es otro asunto. Podrán hacerlo, pero es posible que haya problemas. De modo, que repito mi advertencia: no derrochen combustible.

(El comandante Nakajima me dijo en Tokio, después de la guerra, que el almirante quería que llevase a Guadalcanal, el 7 de agosto, todos los cazas Zero de Rabaul que pudieran volar, Nakajima protestó, y en lugar de eso, se ofreció a llevar a los doce mejores pilotos de su ala porque, calculaba, que perdería por lo menos la mitad de sus hombres durante una misión de esa índole. Una enconada discusión estalló entre los dos hombres, hasta que llegaron a un acuerdo mediante el envío de la cifra de dieciocho aviones, con el entendimiento de que los que aterrizaran en Buka serían recogidos más tarde.)

En cuanto recibimos nuestras órdenes, los pilotos se dispersaron en tríos. Dije a Yonekawa y Hatori, mis dos hombres de ala:

-Hoy se encontrarán por vez primera con los pilotos aeronavales norteamericanos. Nos afrontarán con una clara ventaja, debido

a la distancia que debemos recorrer en el vuelo. Quiero que tengan la mayor cautela en cada uno de los movimientos que hagan. Y en primer lugar, no se aparten nunca de mí. No importa qué ocurra, no importa lo que suceda alrededor, manténganse tan cerca de mi avión como les sea posible. Recuérdenlo... no se alejen.

Corrimos a nuestro avión y esperamos a que la pista quedase despejada. Veintisiete bombarderos Betty pasaron por la pista, atronadores, ante nosotros. El comandante Nakajima agitó la mano sobre su carlinga. A las 8 y 30 de la mañana todos los cazas estaban en el aire. Las cuadrillas de mantenimiento y los pilotos que no volaban ese día flanqueaban ambos lados de la pista, agitando sus gorras y gritándonos sus augurios de buena suerte. El tiempo era perfecto, en especial para Rabaul. Hasta el volcán estaba quieto; su erupción había terminado en junio, y sólo un delgado penacho de humo se desplazaba hacia el sur.

Ocupamos nuestras posiciones de escolta detrás de los bombarderos. Me sorprendió ver que los Betty llevaba bombas en lugar de torpedos, armamento habitual para el ataque contra barcos. Las bombas me inquietaron; conocía el problema que representaba acertar a blancos en movimiento en el mar, desde gran altura. Aún así los B-17, a pesar de su presunta precisión, malgastaban la mayor parte de sus bombas cuando atacaban a los barcos frente a Buna.

Ganamos altura con lentitud, y luego volamos hacia el este, a 4.000 metros, rumbo a la isla de Buka. A unos cien kilómetros al sur de Rabaul, vi una isla singularmente bella. De color verde intenso, y en forma de herradura, el atolón figuraba en el mapa con el nombre de isla Verde. No tenía ni idea de que la característica del atolón, de atraer la mirada, resultaría más tarde la clave para salvarme la vida.

Sobre Buka, las formaciones viraron y volaron hacia el sur, a lo largo de la costa oeste de Bougainville. El sol penetraba, cálido, a través de la cubierta de la carlinga. El calor me dio sed, y como aún teníamos un poco de tiempo antes de llegar a la zona enemiga, saqué una botella de soda de mi caja del almuerzo. Sin pensarlo, la abrí; me había olvidado de la altura a la cual volaba. En cuanto practiqué una hendidura en el corcho, la soda brotó en un violento surtidor, y la presión escapó en el aire enrarecido. En pocos segundos, la pegajosa

agua de soda cubrió todo lo que tenía delante de mi; por fortuna, la fuerte corriente que reinaba en la carlinga la secó casi enseguida. Pero el azúcar de la soda se secó en mis gafas de piloto, ¡y no pude ver! Disgustado por mi estupidez, froté las gafas. Mi visión siguió siendo borrosa.

Durante los cuarenta minutos siguientes me esforcé por limpiar, no sólo mis gafas, sino también el parabrisas y los mandos. Nunca me sentí más ridículo. Mi caza vagó por toda la formación mientras frotaba con irritación creciente. Para cuando pude ver con claridad en todas direcciones, ya nos encontrábamos sobre Valle Lavella, más o menos a mitad de camino entre Rabaul y Guadalcanal.

Sobre Nueva Georgia buscamos mayor altura, y cruzamos Rusell a 6.000 metros. Cincuenta millas más adelante surgió Guadalcanal del agua. Aún a esa distancia, vi chispazos de llamas amarillas contra el cielo azul, encima de la isla disputada. Según parece, ya se desarrollaban batallas entre cazas Zero de bases que no eran las de Rabaul y los aviones enemigos defensores. Miré, abajo, la costa septentrional de Guadalcanal. En el canal entre Guadalcanal y Florida, cientos de líneas blancas, las estelas de los barcos enemigos, se entrecruzaban en el agua. Allá donde mirase, había barcos. Jamás había visto tantos barcos de guerra y transporte juntos.

Esa era la primera vez que veía una operación anfibia norteamericana. Era casi increíble. Vi por lo menos setenta barcos que navegaban hacia las playas, y una docena de destructores abrían amplias franjas blancas en el agua, alrededor de ellos. Y se veía a otros barcos en el horizonte, demasiado lejos para distinguirlos en detalle, o para contarlos.

Entretanto, los bombarderos viraban lentamente para sus pasadas. Delante de ellos, pequeñas nubes se desplazaban a 4.000 metros. El sol se hallaba arriba a nuestra derecha, y su resplandor cegador borraba todo lo que había a la vista. Me sentí incómodo; no podríamos ver a ningún caza que se precipitara desde ese lado. Mi temor se concretó muy pronto. Seis cazas surgieron del resplandor sin previo aviso, casi como si hubieran, aparecido de repente en el cielo. Una mirada rápida reveló que eran más rechonchos que los otros aviones norteamericanos con los cuales habíamos combatido. Estaban pintados de color verde oliva, y sólo las

partes inferiores de las alas eran blancas. Wildcats; los primeros cazas Grumman F4F que veía.

Los Wildcat hicieran caso omiso de los Zeros y se desplomaron sobre los bombarderos. Nuestros cazas avanzaron, muchos de ellos disparando fuera de su alcance efectivo, con la esperanza de distraer a los aviones enemigos. Los Wildcat se precipitaron sobre la formación de bombarderos, barrenaron juntos y desaparecieron en sus picadas. Sobre el agua, frente a la isla Savo, los bombarderos dejaron caer sus proyectiles contra un gran convoy. Vi que las bombas se curvaban en su larga caída. Bruscos surtidores de agua estallaron en el mar, pero los barcos enemigos siguieron navegando sin problema.

¡Resultaba evidentemente estúpido tratar de acertar a barcos en movimiento desde una altura de 6.000 metros! No pude entender que no se usaran torpedos, que en el pasado habían sido tan eficaces. Toda nuestra misión había quedado arruínada, derrochada en pocos segundos de impreciso bombardeo.

(Al día siguiente los bombarderos regresaron, esta vez llevando torpedos para ataques a baja altura. Pero para entonces era demasiado tarde. Los cazas enemigos revolotearon sobre los bombarderos, y muchos de éstos cayeron al océano, envueltos en llamas, antes de llegar a sus blancos.)

La formación de bombarderos viró hacia la izquierda y ganó velocidad para el regreso a Rabaul. Los escoltamos hasta Rusell, más allá de las patrullas de cazas enemigos, y volvimos a Guacalcanal. Era más o menos la 1 y 30 de la tarde. Pasamos sobre Lunga, con los dieciocho Zeros listos para el combate. Fuera, una vez más, del sol cegador, los Wildcat se lanzaron contra nuestros aviones. Fui el único piloto que advirtió el ataque en picada y, en el acto, llevé al caza a un ascenso empinado, y los demás aviones me siguieron. Una vez más, los Wildcat se dispersaron y se zambulleron en todas las direcciones. Sus tácticas evasivas resultaban desconcertantes, pues ninguno de los dos bandos había ganado nada. En apariencia, los norteamericanos no aceptarían ningún combate ese día.

Volví para confirmar las posiciones de mis hombres de ala. ¡Ya no estaban!. Las cosas no eran tan evidentes como parecían; a fin de cuentas, el enemigo combatiría. Busqué por todas partes a Yonekawa y Hatori pero no pude encontrarlos. El avión de Sasai,

con las dos franjas azules en el fuselaje volvió a la formación, y varios cazas más, ocuparon sus posiciones detrás de él. Pero no así mis hombres de ala.

Por fin los vi, a unos 450 metros debajo de mí. Quedé atónito. Un Wildcat perseguía a tres cazas Zero; disparaba breves ráfagas contra los frenéticos aviones japoneses. Los cuatro aviones participaban en un furioso combate cuerpo a cuerpo, volando en apretadas espirales hacia la izquierda. Los Zeros habrían debido poder, sin problemas con el solitario Grumman, pero cada vez que un Zero tenía al Wildcat ante sus cañones, el avión enemigo se alejaba de golpe y reaparecía a la cola de un Zero. Nunca había visto semejante capacidad de vuelo.

Moví las alas para hacer una señal a Sasai, y piqué. El Wildcat se aferraba con empecinamiento a la cola de un Zero, y sus trazadoras le mordían las alas y la cola. Con desesperación, disparé una andanada. En el acto el Grumman se apartó un un barreno a la derecha, giró en un viraje cerrado y terminó en un ascenso directo contra mi avión. Nunca había visto un avión enemigo que se moviera con tanta celeridad o gracia; y a cada segundo que pasaba, sus cañones se acercaban más al vientre de mi caza. Describí un barreno instantáneo, en un esfuerzo por quitármelo de encima. Pero no se me despegó. Usaba mis propias tácticas favoritas, subía desde abajo de mi aparato.

Eché el acelerador hacia atrás, y el Zero se estremeció cuando su velocidad se redujo. Dio resultado: con su sincronización perturbada, el piloto enemigo volvió en un viraje. Empujé el acelerador otra vez hacia delante, y barrené hacia la izquierda, El Zero rodó tres veces sobre si mismo, cayó en un giro vertical y salió en una espiral hacia la izquierda. El Wildcat me imitó, movimiento por movimiento. Nuestras alas izquierdas apuntaban en ángulo recto hacia el mar y las alas derechas hacia el cielo.

Ninguno de los dos pudo lograr la menor ventaja. Nos aferramos a la espiral, y tremendas presiones nos hundían en nuestros asientos a cada segundo que pasaba. El corazón me palpitaba, enloquecido, y sentía como si la cabeza me pesara una tonelada. Una película gris parecía nublarme los ojos. Apreté los dientes: si el piloto enemigo podía aguantar, también yo. El hombre que fallase pri-

mero y virase en cualquier otra dirección, para aliviar la presión, estaría acabado.

En la quinta espiral, el Wildcat resbaló un poco. Pensé que ya lo tenía. Pero el Grumman bajó la proa, ganó velocidad, y el piloto tuvo de nuevo dominado su avión. Detrás de esas palancas había un hombre muy competente.

Pero cometió su error al instante siguíente. En lugar de virar para entrar en una sexta espiral, dio potencia a su motor, se apartó en ángulo y describió un rizo. Esa fue la fracción de segundo decisiva. Lo seguí; me metí dentro del arco del Grumman y salí ante su cola. Lo tenía. Siguió volando en rizos, tratando de acortar la distancia de cada arco. Y cada vez que subía y viraba, me introducía en su arco y aminoraba la distancia que separaba a nuestros dos aviones. En ese tipo de maniobra, el Zero podía superar en velocidad a cualquier caza del mundo.

Cuando me hallaba a sólo cincuenta metros de distancia, el Wildcat salió de su rizo y me asombró al volar en línea recta, nivelado. A esa distancia no necesitaría el cañón; metí 200 balas en la carlinga del Grumman, y vi que los proyectiles corroían la delgada piel metálica y destrozaban el vidrio.

No pude creer lo que veía; el Wildcat continuó volando como si nada hubiera ocurrido. Un Zero que hubiese recibido tantas balas en su vital carlinga, se habría convertido en una bola de fuego al instante. No pude entenderlo. Empujé el acelerador hacia adelante y me acerqué al avión norteamericano, en el mismo instante en que el caza enemigo perdía velocidad. En un santiamén estuve diez metros por delante del Wildcat, tratando de reducir la velocidad. Encorvé los hombros, preparado para el fuego de sus cañones. Estaba atrapado.

No llegó bala alguna. Los cañones del Wildcat permanecieron silenciosos. La situación era increible. Reduje mi velocidad hasta que nuestros aviones formaron ala con ala. Abrí la ventanilla de mi carlinga y miré hacia afuera. La cubierta de la carlinga del Wildcat ya estaba descorrida, y pude ver al piloto con claridad. Era un hombre corpulento, de cara redonda. Llevaba puesto un uniforme liviano color caqui. Parecía ser de mediana edad, no tan joven como había esperado.

Durante varios segundos volamos en nuestra extraña forma-

ción, y nuestras miradas se cruzaron a través del angosto espacio que mediaba entre los dos aviones. El Wildcat era una ruína. Los agujeros de bala habían cortado el fuselaje y las alas de uno a otro extremo. La piel del timón ya no existía, y las costillas metálicas se asomaban como un esqueleto. Ahora podía entender su vuelo horizontal, y también por qué el piloto no había disparado. Tenía el hombro derecho teñido de sangre, y vi que la mancha oscura le bajaba hasta el pecho. Resultaba increíble que su avión siguiera volando.

¡Pero esa no era manera de matar a un hombre! Yo había matado a muchos norteamericanos en el aire, pero aquella era la primera vez que un hombre se debilitaba de tal modo ante mi vista, y a consecuencia de heridas infligidas por mí. En verdad no sabía si debía liquidarlo o no. Tales pensamientos eran estúpidos, por supuesto. Herido o no, era un enemigo, y casi había derribado a tres de mis hombres, minutos antes. Pero no existían motivos para volver a disparar contra el piloto. Yo quería el avión, no al hombre.

Me retrasé y me pegué de nuevo a su cola. Quién sabe cómo, el norteamericano recurrió a sus reservas de energías, y el Wildcat se precipitó hacia arriba en un rizo. Esa era la mía. Su proa comenzó a subir. Apunté con cuidado hacia el motor, y toqué apenas el disparador del cañón. Una explosión de llamas y humo salió de su motor. El Wildcat barrenó, y el piloto saltó del aparato. Muy abajo, casi sobre la costa de Guadalcanal, se abrió su paracaídas. El piloto no aferró los cabos de guía, sino que pareció colgar, inerte, en su paracaídas. La última vez que lo vi, se desplazaba hacia la playa.

Los otros tres cazas Zero volvieron a formarse rápidamente junto a mis alas. Yonekawa me dirigió una amplia sonrisa cuando se deslizó hasta su posición. Subimos y volvimos sobre la isla, en busca de otros aviones enemigos. A nuestro alrededor comenzaron a estallar granadas antiaéreas enemigas. Su puntería era esporádica, pero el hecho de que, ya hubiera cañones antiaéreos pesados en la costa, pocas horas después de la invasión, resultaba inquietante. Sabía que nuestras propias fuerzas necesitaban por lo menos tres días, después de un desembarco, para instalar sus armas antiaéreas. La velocidad con que los norteamericanos llevaban sus equipos a la costa era asombrosa.

(Mucho después de terminado el día de vuelo, el comandante

Nakajima me informó sobre lo ocurrido a los otros catorce Zeros. Los cazas navales enemigos mantuvieron una constante ventaja sobre Guadalcanal. Picaron una y otra vez en grupos de seis y doce aviones, siempre con el sol a sus espaldas, y provocaron estragos en las formaciones de Zeros. Nakajima y sus hombres nunca habían encontrado hasta entonces, una oposición tan decidida, o afrontado un enemigo que no cedía. Una y otra vez los Wildcat hicieron trizas a la formación de Zeros.

(Cada vez que los Wildcat picaban, disparaban, barrenaban hacia atrás y desaparecían muy abajo, negándose a permitir que los Zero utilizaran su propia ventaja, su insuperada maniobrabilidad. La táctica era prudente, pero los artilleros norteamericanos resultaron ser lamentablemente ineficientes. Un solo caza Zero cayó como resultado de esos ataques.

(Fue el día en que brilló Nishizawa. Antes de que se le acabaran las municiones, el asombroso as, en maniobras increíbles que dejaron a sus hombres de ala inevitablemente lejos de él, borró a seis cazas Grumman del cielo.

(Por primera vez, Nakajima encontró la que se convertiría en la famosa maniobra de doble equipo, por parte del enemigo. Dos Wildcat atacaron al avión del comandante. Este no tuvo problemas en ponerse frente a la cola de un caza enemigo, pero no pudo disparar antes de que el compañero de equipo del Grumman rugiera hacia él desde el costado. Nakajima estaba furioso cuando regresó a Rabaul; se había visto obligado a picar y huír en busca de seguridad. Y Nishizawa y yo éramos los únicos pilotos de todo el grupo, que habían derribado algún avión enemigo durante los combates del día.)

Entretanto, volví a los 2.000 metros, con mis tres cazas detrás de mí. Volamos por entre nubes deshilachadas, sin poder encontrar ningún avión hostil. En cuanto salí de una nube, por primera vez en mis años de combate, un avión enemigo me tomó por sorpresa. Sentí un fuerte golpe sordo, el silbido de una bala, y un agujero de cinco centímetros de diámetro apareció en el vidrio de la carlinga, a mi izquierda, a muy pocos centímetros de mi rostro.

Todavía no había visto ningún otro avión en el aire. Lo que me acertó podría haber sido fuego antiaéreo de tierra. Y entonces percibí la silueta de un bombardero enemigo - ¡no un caza!- que me ha-

bía sorprendido distraído. El Dauntless levantó un ala y corrió en busca de la protección de las nubes. La audacia del piloto enemigo era asombrosa; había atacado deliberadamente a cuatro cazas Zero con un bombardero en picada lento y de armamento ligero.

En un momento estuve pegado a su cola. El Dauntless subió y bajó varias veces, y de pronto picó dentro de una nube. No me rendí con tanta facilidad; lo perseguí. Durante unos segundos sólo vi vapores blancos mientras volaba a través de la masa. Y entonces salimos a cielo despejado, Me acerqué con rapidez y disparé. El artillero de cola levantó los brazos y se derrumbó sobre su arma. Tiré con suavidad de la palanca y las balas subieron hasta el motor. El aparato barrenó repetidas veces hacia la izquierda y luego cayó en una loca picada. Yonekawa vio que el piloto saltaba. Era mi decimosexta víctima.

De vuelta a 4.000 metros, buscamos al resto de nuestro grupo, pero no lo hallamos. Unos segundos más tarde, sobre la costa de Guadalcanal, avisté un grupo de aviones varias millas más adelante de los nuestros. Hice señales a los otros cazas y aceleré el motor. Pronto distinguí ocho aviones en total, volando en una formación de dos vuelos. Enemigos. Nuestros aviones no escalonaban el vuelo en sus formaciones. Iba muy por delante de los demás cazas, y me acerqué al grupo enemigo. Tomaría a los aviones de la derecha y dejaría los otros para los tres Zeros que me seguían. El grupo enemigo cerró su formación; ¡perfecto! Parecían Wildcats, y el cierre de su formación significaba que no me habían visto.

Si mantenían sus posiciones, podría atacarlos sin que me advirtieran, subiendo desde su retaguardia y desde abajo. Unos pocos segundos más... Por lo menos pescaría a dos de ellos en mi primera pasada de fuego. Me aproximé todo lo posible. La distancia, en el telémetro, se redujo a 200 metros... después a 100... 70... 60...

¡Me encontré en una trampa! Los aviones enemigos no eran cazas, sino bombarderos, los torpederos Avenger, tipos que nunca había visto hasta entonces. Desde atrás parecían iguales a los Wildcat, pero ahora se advertían sus mayores dimensiones, lo mismo que la torreta de arriba, con su único cañón, y la torreta del vientre, con otro cañón de calibre 50.

¡No era extraño que hubiesen cerrado su formación! Me espera-

ban, y ahora me encontraba atrapado, con ocho cañones apuntándome desde la derecha, y un número igual desde la izquierda. Tenía el motor funcionando a toda potencia, y resultaba imposible aminorar la velocidad con rapidez.

Ahora ya no podía virar. Si viraba o describía un rizo, los artilleros enemigos podrían disparar sin problemas sobre el vientre desnudo del Zero. No tendría la menor posibilidad de eludir el fuego. Sólo quedaba una cosa por hacer: seguir adelante y disparar con todo lo que tenía. Oprimí el botón del disparador. Casi en el mismo instante, dispararon todos los cañones de la formación de los Avenger. El tableteante rugido de las ametralladoras y las toses de los cañones ahogaron todos los demás sonidos. Los aviones enemigos se hallaban apenas a veinte metros de mí cuando brotaron llamas de dos bombarderos. Eso fue lo único que vi. Una violenta explosión me sacudió el cuerpo. Sentí como si me hubieran clavado cuchillos, salvajemente, en los, oídos; el mundo estalló en un rojo llameante, y quedé cie-

(Los tres pilotos que me seguían informaron a nuestro comandante que vieron a los dos Avenger caer del cielo, junto a mi avión. Afirmaron, además, que los aviones enemigos arrastraban fuego y humo; me fueron reconocidos oficialmente como mis victorias aéreas números sesenta y uno y sesenta y dos. Pero un informe oficial norteamericano sobre la batalla negó pérdida alguna de Avengers Grumman con base en los tres portaaviones del suroeste de Guadalcanal. Tal vez los dos aviones consiguieron regresar a sus barcos. Cuando mi propio avión cayo, conmigo inconsciente en la carlinga, los tres Zeros me siguieron hacia abajo. Abandonaron su seguimiento cuando mi caza, desapareció en medio de una capa de nubes bajas.)

Debieron pasar varios segundos antes de que recuperase la conciencia. Me hizo volver en mí un fuerte viento frío que entraba por el parabrisas destrozado. Pero todavía no tenía el dominio de mis sentidos. Todo parecía borroso. Caía una y otra vez bajo oleadas de oscuridad. Me cubrían cada vez que trataba de enderezarme en el asiento. Tenía la cabeza muy echada hacia atrás, apoyada en el soporte. Me esforcé por ver, pero la carlinga vaciló y bailoteó ante mis ojos. La carlinga parecía estar abierta; en verdad, el vidrio estaba roto, y el viento entraba con suficiente violencia como para sacudirme

y llevarme a la semiconsciencia. Me golpeaba la cara; mis gafas se quebraron.

No sentía... nada, salvo una sedante y agradable somnolencia. Tuve ganas de dormir. Traté de darme cuenta de que me habían herido, de que agonizaba, pero no sentí temor. Si morir era eso, sin dolor, no había por qué preocuparse.

Estaba en un mundo de ensueño-. Un estupor me nublaba el cerebro. Ante mí nadaban vagas visiones. Vi, con asombrosa claridad, el rostro de mi madre.

-¡Vergüenza! ¡Vergüenza! -gritaba-. ¡Despierta, Saburo, despierta! No te comportas como un hombre. ¡No eres un cobarde! ¡Despierta!.

Poco a poco tuve conciencia de lo que ocurría. El Zero caía a tierra como una piedra. Me obligué a abrir los ojos, miré en torno y vi un vivo color rojo escarlata, llameante. Pensé que el avión se había incendiado. Pero no pude oler a humo. Todavía estaba aturdido.

Parpadeé, varias veces. ¿Qué ocurría? ¡Todo estaba tan rojo! La palanca. Ya la tenía. Todavía sin poder ver, tiré de la palanca hacia atrás. Con suavidad. El avión comenzó a recuperarse de su loca caída. Sentí que la presión me empujaba contra el asiento cuando el Zero salió de su caída y volvió a lo que debió ser un vuelo nivelado. La presión del viento cesó; ya no me golpeaba con tanta fuerza en la cara. Un pensamiento enloquecido me hundió en el pánico. ¡Podía estar ciego!. Jamás podría regresar a Rabaul.

Actué de forma instintiva. Traté de adelantar la mano izquierda para agarrar el acelerador, para ganar más potencia. Me esforcé, pero mi mano se negó o moverse. ¡Nada! Desesperado, intenté cerrar los dedos.

No tenía sensibilidad en ellos. Estaban dormidos. Entonces moví los pies hacia la barra del timón. Sólo me obedeció el pie derecho, y el Zero resbaló cuando bajó la barra. Mi pie izquierdo estaba entumecido. Apreté los dientes e hice esfuerzos. No experimenté sensación alguna.

Aparentemente, tenía paralizado todo el costado izquierdo. Durante varios minutos traté de mover el brazo o la pierna izquierdos. Resultó imposible. Aún no sentía dolor alguno. No podía entenderlo. Me habían herido. Y seriamente. Pero no sentía nada. Habría

agradecido algún dolor en el brazo y la pierna izquierdos; cualquier cosa con tal de saber que mis miembros estaban intactos.

Tenía las mejillas mojadas. Lloraba: las lágrimas me chorreaban. ¡Y eso me ayudó, oh, cómo me ayudó! El envaramiento comenzó a disiparse. Las lágrimas me lavaron parte de la sangre que me cubría los ojos.

Todavía no podía oír nada, ¡Pero volvía a ver!. Un poco, pero el color rojo empezó a disiparse. El sol que caía en la carlinga me permitió ver el perfil de los gemelos metálicos. El telémetro era un borrón delante de mí. Todo iba mejorando, y pronto pude distinguir los círculos de los instrumentos. Seguían siendo imprecisos; aunque los veía, me resultó imposible leer los diales. Volví la cabeza y miré por el costado de la carlinga. Grandes formas negras se deslizaban ante las alas, a enorme velocidad.

Tenían que ser los barcos enemigos. Eso quería decir que estaba apenas a 100 metros del agua. Y entonces me llegó el sonido. Primero oí el zumbido del motor, y después crepitaciones secas, en staccato. ¡Las barcos me disparaban! ¡El Zero se sacudió con las ondas expansivas de los disparos antiaéreos! Cosa extraña, no hice nada. Permanecí sentado en la carlinga, sin ni siquiera intentar alguna acción evasiva. Los sonidos del estallido de las granadas antiaéreas se alejaron. Ya no vi las formas negras en el agua. Estaba fuera del alcance de las baterías. Pasaron varios minutos. Seguí sentado sin hacer nada, con dificultades para pensar.

Mis pensamientos se formaban a rachas. Quise volver a dormir. En medio de mi estupor me di cuenta de que no podría volar hasta Rabaul. Por lo menos, tal como me sentía. No llegaría ni siquiera a Buka, a menos de 500 kilómetros de distancia. Durante unos minutos, la idea de hundirme a toda velocidad en el mar me atrajo como la solución para mi incapacidad.

Me estaba portando estúpidamente. Traté de obligarme a despertar. Me maldije: ¡esta no era manera de morir! Si debía morir, pensé, me iría como un hombre. ¿Acaso era un novato imberbe que no sabía cómo luchar?. Mis pensamientos iban y venían pero supe que mientras pudiera dominar el avión, mientras pudiese volar, haría cualquier cosa por llevarme conmigo uno o más enemigos.

Era una tontería; pero sentí que defraudaría a algún piloto ene-

migo si me estrellaba en el mar sólo porque aceptaba con tanta facilidad lo inevitable. Conocía el gran valor de las victorias aéreas para un piloto de caza. Si tenía que ser, ¿por qué no en combate? ¿Por qué irme solo, sin ser visto, en un silencioso chapuzón y un estallido no escuchado por nadie?.

Ya ni siquiera podía razonar. ¿Dónde estaban los cazas? Maldije y grité para que aparecieran los Wildcat.

- ¡Vengan! -vociferé- ¡Aquí estoy! -¡Vengan y peleen!

Debo haber desvaríado como un loco en la carlinga durante varios minutos. Poco a poco recuperé la sensatez; poco a poco me di cuenta de la ridícula inutilidad de mis acciones, Empecé a apreciar la increíble buena suerte que me había mantenido con vida hasta entonces. Había sobrevivido a muchas crisis, pero ninguna tan grave como ésta. Las balas me habían pasado a centímetros de la cabeza, y más de una vez me rozaron los brazos, rasgándome la piel, pero sin causarme otros daños. ¿Qué me pasaba?. ¡Tenia una oportunidad de vivir!. ¿Por qué desperdiciarla?. Y de pronto quise vivir, quise llegar a Rabaul.

Lo primero que debía hacer, me di cuenta, era inspeccionar mi herida. Todavía no sabía dónde la tenía, ni cuán grave era. Recuperé la confianza en mí, y por fin empecé a pensar y actuar con cordura. Pero todavía no podía mover la mano izquierda. Agité la derecha en el aire, para desprenderme del guante.

Me llevé la mano a la cabera, con cuidado, temeroso de lo que pudiese encontrar. Mis dedos se movieron sobre el casco y palparon algo resbaladizo y pegajoso. Supe que era sangre. Y entonces percibí una grieta en el casco, en la parte superior de la cabeza. La depresión era profunda, y estaba cubierta de sangre. Moví los dedos hacia adentro, para explorar con suavidad. ¿Cuán honda era la herida?. Mis dedos encontraron algo duro. Temí aceptar la verdad. Mis dedos habían pasado por debajo del casco. El algo "duro" sólo podía ser mi cráneo, abierto por las balas. Tal vez estaba hendido. El pensamiento era horrible. Era posible que hubiesen llegado balas al cerebro, pero sin penetrar muy a fondo. Recordé algo leído alguna vez sobre heridas recibidas en combate. El cerebro no siente el dolor. Pero era posible que las balas fuesen la causa de la parálisis de mi costado izquierdo. Estas ideas llegaron con lentitud. ¿Cómo es posible estar sentado en

la carlinga de un avión dañado, casi ciego, semiparalizado, hundiendo los dedos en un agujero de la cabeza, y ser objetivo al respecto? Me di cuenta de lo sucedido, sentía la sangre y el agujero en la cabeza, pero estoy seguro de que el verdadero sentido de todo eso no penetró en mis pensamientos. Lo sabía, y eso era todo.

Moví los dedos hacia abajo, por la cara. La tenía hinchada. Sentí rasgaduras en la piel; trozos de metal, quiza. No estaba seguro. Pero había sangre también ahí, y percibí varios trozos de piel suelta.

El Zero seguía zumbando, su motor palpitaba con firmeza. Mi cabeza continuó aclarándose. Actuaba de forma cada vez más racional. Husmeé. Ningún olor a gasolina, de modo que ni el motor, ni los tanques de combustible habían sido alcanzados. Ese fue mi pensamiento más estimulante desde la batalla. Con los tanques intactos y un motor en funcionamiento seguro, el caza podía tener todavía un buen kilometraje por delante, El viento parecía intensificarse a medida que se aclaraba mi mente. Faltaba el vidrio del parabrisas delantero. No era raro que fuese tan fuerte; entraba en la carlinga a más de 300 kilómetros por hora. Sentí que la sangre se me secaba en la cara. Pero la parte superior de mi cabeza seguía mojada, y el viento tiraba de la profunda depresión de mi cabeza, que parecía continuar sangrando. Sabía que debía poner algo en la herida, o pronto volvería a desvanecerme, esta vez por la pérdida de sangre.

Me invadió un dolor súbito. ¡Mi ojo derecho! Me palpitó mientras el dolor crecía sin cesar. Palpé con los dedos, y los retiré de golpe. El dolor se hacía insoportable, Volví a llevar la mano al ojo derecho; mi visión siguió igual, ¡Estaba ciego de ese ojo!.

Todos los pilotos japoneses de caza llevaban consigo cuatro trozos de venda triangular en los bolsillos de su traje de vuelo. Saqué uno y traté de humedecerlo con saliva, para lo cual mordisqueé una punta. ¡No tenía nada de saliva en la boca!. Sentía una sed espantosa. Mi boca estaba seca, como repleta de algodón.

Seguí mordiendo, y mascando; poco a poco, el extremo de la venda se humedeció. Me incliné hacia delante, para apartarme de la constante presión del viento; me limpié el ojo izquierdo con la venda húmeda. ¡Dio resultado!. Poco a poco, mi visión se aclaró, y menos de un minuto después pude distinguir con claridad los extremos de mis alas. Suspiré con alivio.

Pero sólo durante unos segundos. Al respaldarme sentí un punzante dolor en la cabeza, seguido de otro. El dolor iba y venía, en oleadas. Durante unos momentos no sentía nada, y enseguida llegaba un golpe como si un martillo de bordes romos hubiese caído sobre mi cráneo. No perdí tiempo en aplicarme el vendaje a la herida de la cabeza, pero en cuanto retiré la mamo el viento me arrebató la venda y se la llevó a través del vidrio roto.

Me abrumó la desesperación. ¿Cómo podría llegar a vendarme la cabeza?. ¡Tenía que detener la hemorragia!. Mi mano izquierda estaba inutilizada, y sólo podía usar la derecha para aplicar el vendaje. Pero necesitaba la derecha para manipular la palanca y el acelerador. El viento que aullaba en la carlinga complicaba aún más la situación.

Saqué un segundo trozo de venda. En cuanto lo deposité en mi regazo, el viento me lo arrebató. El tercero y el cuarto se fueron con la misma rapidez. ¿Qué podía hacer?. Estaba casi frenético. El dolor de la cabeza había aumentado; ahora era una intensa palpitación y con cada oleada sucesiva, el sufrimiento resultaba más intenso que antes.

Todavía tenía el pañuelo de seda al cuello. Lo desanudé y apreté un extremo bajo mi muslo derecho, para que el peso de mi cuerpo lo retuviese ante el viento. Luego saqué un cortaplumas, sosteniéndolo con los dientes mientras abría la hoja. El pañuelo aleteó locamente al viento. Sostuve el cuchillo con la derecha y me llevé el extremo del pañuelo a los dientes, para cortar un pedazo. El viento se lo llevó. Volví a cortar el pañuelo, y una vez más, el viento lo arrancó fuera de la carlinga. No sabía qué hacer. Me volví a desesperar. Busqué frenéticamente una solución. Quedaba un único trozo de pañuelo.

¡Por supuesto!. Tenía que haberme dado cuenta antes. Me incliné hacia delante para escapar del viento y comencé a introducir el pañuelo por debajo del borde del casco, empujándolo en dirección a la herida. Pero tuve que enderezarme para continuar. Cuanto más permanecía inclinado hacia adelante, más intenso se hacía el dolor.

Por último, apreté la palanca con el pliegue de la pierna y estabilicé el avión de esa manera. Luego me incliné hacia delante y moví el acelerador en su hendidura, manteniéndolo en esa posición. Cuando llevé la pierna hacia atrás, el Zero se elevó firmemente, en un largo

ascenso. No me importaba cuán errático fuese mi vuelo, mientras, pudiera dominar el avión.

A 450 metros solté el acelerador y volví a un vuelo nivelado. Luego saqué el cojín del asiento para estar lo más bajo posible en la carlinga, y escapar así, del viento. Presioné la palanca con fuerza, con la pierna, para mantener estabilizado el avión. Me deslicé del asiento y quedé de rodillas, apretando el cojín con el hombro, para que actuase como protección contra el viento. Poco a poco logré meter aún más el pañuelo debajo de mi gorra. No supe cuánto tiempo me llevó hacer eso, pero me pareció una eternidad. Resultaba imposible ver fuera de la carlinga, y en un momento dado el Zero saltó con violencia y cayó sobre un ala, cuando me encontré en una intensa corriente ascendente. Si el timón quedaba fuera de control, estaba perdido. No podía tocar la barra del timón.

Por fin terminé. El pañuelo estaba tenso debajo de mi casco, y apretado sobre la herida. Volví a mi asiento y llevé a mi caza de nuevo a un nivel constante. Sentí mejor la cabeza en el acto. La hemorragia se detuvo.

Mi sensación de alivio fue abrumadora, después de la tensión de colocar el pañuelo en su posición final. Me asaltó de pronto un enorme deseo de dormir. Luché contra él con desesperación, pero no pude librarme de él. Más de una vez caí dormido, con la barbilla apoyada contra el pecho. Sacudí la cabeza, con la esperanza de que el dolor me mantuviera despierto. Pero cada treinta o cuarenta segundos, mis hombros se sacudían, cuando resbalaba contra las correas.

Más de una vez desperté de golpe y encontré al Zero en posición invertida. En una ocasión volví en mí volando boca abajo, y me sentí tan aturdido, que no moví los controles. En pocos segundos, el avión emitió unas toses alarmantes. Eso bastó para despertarme, y sacudí los mandos para nivelar el avión.

La somnolencia. Sacudo la cabeza. Cada vez más lento. El maravilloso, tibio, consolador abrazo del sueño. Todo es tan pacífico. ¡Despierta! ¡Despierta!, me grité. ¡Despierta!.

Volví en mí con el Zero deslizándose alocadamente hacia la derecha, las alas verticales. ¡Tenía que mantenerme despierto!.

¿Cómo? ¿Cómo superar la frenética ansia de dormir, cómo no

sucumbir a eso, olvidarlo todo en la espléndida paz del sueño?. Uno se sentía tan bien, tan abrigado, tan cómodo.

El caza se sacudió de golpe. ¡Otra vez el aparato invertido!. ¡Manténte despierto!, me grité. Me enfurecí ante mi fracaso en lo referente a resistir el deseo de dormir. Levanté la mano de la palanca y me golpeé la mejilla con toda la fuerza que pude. Una, dos, tres veces, con la esperanza de que el dolor me llevase a una situación de conciencia total.

No podía continuar así indefinidamente. Pronto tuve un sabor salado en la boca. La sangre me caía en los labios y me goteaba hasta la barbilla. La mejilla se me hinchó aún más, y quedó seriamente abotargada. Parecía como si una gigantesca pelota de goma creciera dentro de mi boca. No había alternativa; debía continuar golpeándome para mantenerme despierto. Tal vez un poco de comida ayudase a superar la somnolencia. Tomé mi caja del almuerzo y tragué varios bocados de torta de pescado. Sentí más sueño que nunca. Comí un poco más. masqué con cuidado y tragué.

En el acto me sentí violentamente mal, El avión escoró, fuera de control, cuando espasmos de naúsea me atenazaron el cuerpo. Todo subió, lo vomité sobre las piernas y el tablero de instrumentos. Me sentí casi demente con el punzante dolor de mi cabeza. Ni siquiera ese repentino tormento nuevo consiguió mantenerme despierto. Una y otra vez me golpeé la mejilla con el puño, hasta que ya no sentí nada en esa zona. Desesperado, descargué golpes con la mano sobre mi cabeza, pero todo fue inútil. Quería dormir, ¡Oh, dormirme, olvidarlo todo, saber que el sueño no terminaría nunca!. ¡Sueño delicioso, tibio!.

El Zero vaciló y se sacudió. No importa qué hiciera, no lograba mantener las alas niveladas. Me parecía que mantenía la palanca en una posición, y no me daba cuenta de que mi mano se inclinaba hacia la derecha o la izquierda, haciendo que el avión virase en un giro demencial.

Estaba a punto de rendirme. Sabía que no podía continuar así. Pero juré que no me iría como un cobarde, picando simplemente con el avión hacia el océano, para un breve estallido de dolor y después la nada. Sí debía morir, por lo menos podía hacerlo como un samurai. Mi muerte se llevaría a varios de los enemigos conmigo.

Un barco. Necesitaba un barco enemigo. En un arranque de abrumadora desesperación, hice virar al Zero y volví en dirección de Guadalcanal. Varios minutos más tarde se me despejó la cabeza. Nada de somnolencia. Nada de dolor insoportable. No pude entenderlo. ¿Por qué lanzarme ahora a mi muerte, si podía llegar a Buka, o a Rabaul? Hice virar otra vez el caza, y enfilé hacia el norte. Pocos minutos después me envolvió de nuevo el deseo de dormir. Quedé aturdido. Todo parecía dar vueltas a mi alrededor. ¿Qué hacía, volando hacia el norte?. ¡Un barco, enemigo! Ahora recordaba; debía encontrar un barco enemigo, y picar sobre él. Estrellarme contra él a toda velocidad. Matar tantos hombres, del enemigo como pudiese.

El mundo estaba borroso. Todo se disolvía en una neblina. Debí virar cinco veces con rumbo a Guadalcanal y otras cinco invertido el rumbo hacia Rabaul. Me puse a gritar una y otra vez. Estaba decidido a mantenerme despierto. Grité y aullé. ¡Mantente despierto! El ansia de dormir disminuyó poco a poco. lba de regreso a Rabaul. Pero el solo hecho de volar hacia el norte no era garantía de que pudiese llegar a mi base. No tenía idea alguna acerca de mi posicion. Sólo sabía que volaba en la dirección general de Rabaul. Me hallaba a considerable distancia, al norte de Guadalcanal, pero no sabía con exactitud a cuanta. Recorrí el mar con la vista, pero no encontré ninguna de las islas de la cadena que se extiende hasta Rabaul. Con sólo el pie derecho, trabajando en la barra del timón, era probable que me hubiese desviado hacia la parte oriental de las Salomón.

Saqué la carta oceánica de debajo del asiento. Estaba manchada de sangre, y me llevó varios minutos escupir en el mapa y frotar éste contra, mi ropa para limpiar la sangre. Pero por el momento no me servía. Traté de orientarme por la posición del sol en el cielo. Pasaron treinta minutos, y aún no aparecía isla alguna. ¿Qué pasaba? ¿Dónde estaba?. El cielo se hallaba absolutamente despejado, y el océano se extendía sin interrupciones hasta el horizonte.

Algo me levantaba de mi asiento. ¿Me encontraba en una corriente descendente?. ¡Todo era tan extraño!. Me hallaba otra vez en posición invertida, y no me di cuenta de que el avión había dado vueltas de tonel hasta que mi cuerpo tironeó del cinturón de seguridad. Poco a poco recuperé la posición normal. Algo pasó velozmente por debajo de las alas. ¿Qué podía ser?. Miré hacia abajo. Era apenas un

borrón, algo oscuro que se extendía interminablemente debajo del caza.

¡El agua!. ¡Estaba casi sobre el agua!. Presa del pánico, me incliné hacia delante y empujé el acelerador, y al instante siguiente tiré de la palanca. El Zero respondió con un rápido ascenso a 450 metros. Solté el acelerador y volé a velocidad de crucero mínima.

¡Una isla! ¡Una isla... por delante!. Estaba en el horizonte, destacándose fuera del agua. Jubiloso, reí a carcajadas!. Ahora todo iría bien, podría determinar mi posición y tener la certeza de que volaba rumbo a Rabaul. Seguí y seguí, ansioso de echar una mirada de cerca a la línea costera.

La isla no aparecía. ¿Dónde estaba?. ¿Es que tenía alucinaciones?. ¿Qué me pasaba?. La isla pasó a mi derecha; una nube baja.

Traté una vez más de leer la brújula, Seguía borrosa. Escupí en mi mano y me froté el ojo izquierdo. Todavía no podía leer el dial. Me incliné todo lo posible, con la nariz casi pegada al vidrio. Por fin pude ver. La lecturá me sobresaltó. ¡Tenía una orientación de 330 grados! No era de extrañar que no hubiera visto una isla desde hacía casi dos horas. El Zero volaba hacia el centro del Océano Pacífico.

Saqué de nuevo la carta marítima, y calculé que mi posición estaba como a cien kilómetros al nordeste de las Salomón. Era sólo una suposición, pero la mejor que tenía a mi disposición. Hice un. giro de noventa grados hacia la izquierda, y enfilé hacia lo que esperaba que fuese Nueva Irlanda, que está al nordeste de Nueva Bretaña y Rabaul.

Una y otra vez me asaltaban oleadas de somnolencia. Perdí la cuenta de las veces que el avión cayó sobre un ala, o de las veces que saqué frenéticamente al Zero de un vuelo invertido. Me tambaleaba a través del cielo, inclinándome a menudo hacia adelante para verificar la lectura de la brújula y tiraba de la palanca hasta estar de nuevo en lo que esperaba que fuera mi rumbo hacia Nueva Irlanda.

Los dolores da cabeza aumentaron y me ayudaron a mantenerme despierto. De pronto noté una sacudida que me llevó a un estado de conciencia total. El motor se detuvo sin previo aviso. Hubo un extraño sonido silbante, y luego nada más que el aullido del viento en la carlinga. Moví la palanca hacia delante de forma instintiva, para ganar

velocidad. De ese modo impediría que el motor se atascara, y la hélice continuaría girando. Hice todos los movimientos con una destreza que, cuando pensé en ello más tarde, me resultó asombrosa. La mente se adapta perfectamente a esas emergencias. Supe, sin siquiera pensar en eso, que el tanque principal de combustible estaba vacío.

Me quedaba un tanque, pero muy poco tiempo para trasladar la alimentación de combustible. Tenía que actuar con rapidez y seguridad, cuando cambiase la llave de abastecimiento de combustible. Normalmente, no tenía dificultades para manipular la llave con la mano izquierda. Pero ésta se encontraba paralizada ahora. Debía hacerlo con la derecha. La estiré a través de mi cuerpo. No fue suficiente. Me esforcé. La mano no llegaba aún al otro lado de la carlinga.

El Zero descendió lentamente hacia el océano, deslizándose con suavidad. Hacía demasiado tiempo que la bomba automática que comunicaba con las líneas de alimentación había estado succionando aire, y las líneas estaban secas. Me estiré hacia la bomba de mano, de emergencia, y la accioné con energía ¡Me quedaba tan poco tiempo!. La bomba funcionó en el acto. Con un rugido satisfactorio, el motor cobró vida, y el Zero se lanzó hacia delante. No perdí tiempo en volver a los 450 metros de altura.

Y entonces acudieron en mi ayuda todos los meses de adiestramiento para vuelos sobre el agua. En una ocasión había establecido una marca en la Armada, al volar con menos consumo de combustible que ningún otro piloto. Si ahora continuaba volando con el mínimo consumo posible que pudiese lograr del avión, me quedaría tal vez una hora y cuarenta y cinco minutos en el aire, Ajusté el paso de la hélice y reduje la potencia del motor a 1.700 revoluciones por minuto. Regulé la mezcla de combustible y aire al mínimo absoluto para impedir que el motor se atascara.

El Zero continuó volando con lentitud. Tenía menos de dos horas para llegar a una isla ocupada por Japón. Menos de dos horas para vivir, si fracasaba.

Pasó otra hora. Mis ojos no encontraban nada en el vasto océano y el cielo azul. De pronto avisté algo en el agua. ¡Un atolón!. Esta vez no había errores; ninguna nube delante mía. Era decididamente

Una isla. Su forma se hizo evidente cuundo me acerqué más. Isla Verde, el arrecife coralino con forma de herradura, que había visto cuando volaba hacia Guadalcanal. Busqué la isla en el mapa. La esperanza brotó en mi interior... ¡Se encontraba apenas a cien kilometros de Rabaul.

Cien kilómetros. Normalmente, un breve salto. Pero ahora la situación era cualquier cosa, menos normal. Mi estado no habría podido ser peor. Sólo me quedaba combustible suficiente para cuarenta minutos de vuelo adicional. El Zero estaba muy dañado, y el frenado de la carlinga averíada, lo mismo que la piel metálica corroída por las balas, afectaban seriamente la velocidad del avión. Y yo estaba herido, y todavía seguía paralizado en parte. Tenía el ojo cerrado totalmente ciego y el izquierdo en no muy buen estado. Me sentía extenuado, y necesitaba todos mis esfuerzos para mantener el avión en vuelo nivelado.

Otra isla delante. Esta vez no era una nube en el horizonte. Reconocí las montañas. Era Nueva Irlanda; no cabía duda. Sabía que si podía franquear los picos, que alcanzaban una altura de 700 metros, llegaría a Rabaul. Me pareció que afrontaba una serie de obstáculos para poder llegar a mi base. Gruesas nubes se congregaban alrededor de los picos, y un violento chubasco azotaba las montañas y la isla. Parecía imposible pasar. Agotado física y mentalmente, casi ciego y en un caza gravemente dañado, ¿cómo podía atravesar un chubasco, peligrosísimo aún en condiciones normales?.

No tenía más remedio que efectuar un rodeo. Fue una dura decisión, Apenas me quedaban unos pocos minutos en el aire. Me mordí los labios y viré hacia el sur. El avión pasó lentamente por el Canal George, entre Rabaul y Nueva irlanda. Dos espumosas estelas se deslizaron en el agua, bajo las alas. Pronto vi dos barcos de guerra, cruceros pesados, por su aspecto, que navegaban hacia el sur a toda velocidad. Iban a más de treinta nudos, con rumbo a Guadalcanal.

Casi lloré al ver los barcos de guerra japoneses. Sentí deseos de abandonar el avión allí mismo... uno de los cruceros podía virar y recogerme. Mis esperanzas se disipaban con rapidez; Rabaul parecía estar a un millón de kilómetros. Describí otro círculo sobre los barcos de guerra, dispuesto a descender sobre el agua.

No pude decidirme a hacerlo. Los dos cruceros iban en dirección

de la batalla de Guadalcanal. Si se detenían a recogerme -cosa que era dudosa-, su potencia de fuego se demoraría al llegar al lugar donde se necesitaba con urgencia. No podía saltar.

(Semanas más tarde me enteré de que los dos cruceros eran el **Aoba** y el **Kinugasa,** cada uno de 9.000 toneladas. Navegaban a todo vapor, rumbo a Guadalcanal, a más de treinta y tres nudos. Junto con otros siete barcos de guerra, atacaron al convoy aliado en Lunga, hundiendo cuatro cruceros enemigos y dañando a otro y a dos destructores.)

Otra vez puse rumbo a Rabaul. El medidor de combustible mostraba que apenas me quedaban veinte minutos de tiempo de vuelo. Pero si no llegaba a Rabaul, podría hacer un aterrizaje forzoso en la playa. Y entonces el familiar volcán apareció a la vista. ¡Lo había logrado!. ¡Rabaul estaba en el horizonte!.

Tenía todavía que aterrizar. Parecía una tarea imposible, con mi costado izquierdo totalmente paralizado. Volé en círculo sobre el aeródromo, indeciso, sin saber qué hacer. No sabía que se me había dado por perdido, que todos los demás aviones, salvo uno, derribado sobre Guadalcanal, habían aterrizado casi dos horas antes. El teniente Sasai me dijo más tarde que no pudo dar crédito a sus ojos cuando identificó mi Zero por medio de sus binoculares. Gritó mi nombre, y los pilotos llegaran corriendo de todo el aeródromo. Con mi ojo izquierdo todavía dañado, no pude verlos desde el aire. Sólo vi la estrecha pista.

Resolví caer en el agua, frente a la playa. El Zero descendió con lentitud, Doscientos cincuenta... cien... cincuenta... y luego estuve apenas a quince metros sobre el agua. Volví a cambiar de idea. La visión del avión estrellándose en el mar, y mi cabeza herida cayendo hacia adelante, fue demasiado. Sentí que no podría sobrevivir al impacto.

Subí de nuevo, y viré hacia la pista. Sentí que si me concentraba lo lograría.

La marca del medidor de combustible indicaba que el tanque estaba casi vacío. Ajusté la hélice a su paso más alto, aceleré el motor y subí a 450 metros. Ahora o nunca. El Zero descendió cuando eché la palanca hacia adelante. Bajé las ruedas, y después los alerones. La velocidad del avión disminuyó bruscamente. Vi las largas

hileras de cazas estacionados a cada lado de la pista, que se precipitaban hacia mí. ¡No podía chocar contra los aviones!. ¡Virar!. Volaba demasiado hacia la izquierda, y tire de la palanca para regresar.

Después del cuarto círculo sobre el campo, entré para otro intento de aterrizaje. Cuando estuve en un deslizamiento, levanté el pie derecho y apagué el encendido con la parte superior de mi bota. Con sólo una gota de combustible en los tanques, el Zero estallaría si me estrellaba.

Los cocoteros del borde del aeródromo se irguieron ante mis ojos. Los rocé, tratando de calcular mi altura por las copas de los árboles. Ahora. Me hallaba sobre la pista. Hubo una fuerte sacudida cuando el Zero chocó contra el suelo. Tiré de la palanca hacia atrás, y la sostuve contra el asiento con todas mis fuerzas, para impedir que el avión se torciera. El Zero se detuvo cerca del Puesto de Mando. Traté de sonreír, y me invadió una oleada de oscuridad.

Sentí que caía vertiginosamente a un pozo sin fondo. Todo parecía girar enloquecido. Desde una gran distancia, oí voces que me llamaban. Gritaban "¡Sakai! ¡Sakai!". Maldije para mis adentros. ¿Por qué no se callaban?. Quería dormir.

La oscuridad desapareció. Abrí los ojos y vi caras que me rodeaban. ¿Soñaba, o estaba realmente de vuelta en Rabaul?. Todo era tan irreal. No sabía. Era un sueño, sí. No podía ser verdad. Todo se disolvió en oleadas de oscuridad y voces que me gritaban.

Traté de ponerme en pie. Me aferré al borde de la carlinga y me levanté. Era Rabaul. ¡No era un sueño, en definitiva!. Y entonces me derrumbé, impotente.

Brazos fuertes se introdujeron y me sacaron del avión. Me rendí. Ya no me importaba nada.

CAPITULO 23

Recuperé la conciencia mirando al cielo. Algo tiraba de mi cuerpo y lo sacudía. Me volví y reconocí a Sasai y Nakajima. Los dos oficiales habían trepado al ala del Zero y me bajaban del avión.

La voz da Nakajima estalló a través del murmullo del gentío que se había reunido.

-¡Traigan un coche... rápido! —gritó. Vociferó a los ordenanzas—. ¡Rápido! A la sala de operaciones. ¡Telefoneen al cirujano jefe!. ¡Rápido, torpes hijos de puta!.

No podía ir al hospital. Todavía no. Debía informar al capitán Saito antes que nada. La necesidad de entregar mi informe del día clamaba en mi mente.

Levanté la mano derecha, en protesta contra Sasai y Nakajima, para que me bajaran.

—Tengo que informar -dije, ahogándome-. Déjenme ir al Puesto de Mando.

-¡Maldita sea su obligación! -me bramó Nakajima-. Eso puede esperar. Lo llevamos al hospital.

Insistí, y grité que debía presentar mi informe. Al instante siguiente, Nishizawa se adelantó y me tomó por debajo del brazo. Ota se deslizó a mi costado izquierdo, y los dos pilotos me llevaron al Puesto de Mando. Nishizawa no hacía más que murmurar:

-Pedazo de estúpido. Ni siquiera sabe cómo está. ¡Loco, está loco!

Apenas recuerdo haberme erguido -tratado de erguirme- ante el capitán Saito, quien me miró con incredulidad. Creo que le hablé, pero todo comenzó a oscurecerse de nuevo. De pronto tuve necesidad de dormir, Era eso. Dormir, ¿Qué hacía ahí, de todos modos? Y de pronto sólo hubo oscuridad.

Nishizawa y Ota me llevaron al coche (me lo dijeron más tarde), que esperaba fuera del Puesto de Mando. Nishizawa arranco al conductor del asiento y se deslizó detrás del volante; condujo a toda velocidad —pero eludió con cuidado todo traqueteo- rumbo al hospital. Sasai y Ota permanecieron conmigo en el asiento trasero, sosteniéndome.

El cirujano Jefe me esperaba en la sala de operaciones. Me cortó el desgarrado uniforme y se puso a trabajar en el acto en mis heridas, En mitad de mi sueño, sentía de vez en cuando, un punzante dolor, cuando el medico me abrió el cuero cabelludo. (Guardó dos trozos dentados de balas de calibre 50, para mostrármelos más tarde.) Sentí que una hoja de cuchillo me raspaba el cráneo.

Desperté cuando estaba casi a punto de terminar. Lo miré mientras se inclinaba sobre mí. Mis ojos... recordé mis ojos. De pronto el pánico se apoderó de mí.

-¡Mis ojos! -grité-. Doctor, ¿qué pasa con mis ojos?

-Está gravemente herido -respondió-. Aquí no puedo hacer nada más por usted. -Me miró la cara con atención-. Tendrán que envíarlo a Japón, para que un especialista se ocupe de usted.

Me envolvió una sensación de desastre. Temí por mi ojo derecho. No veía nada de ese lado. La idea de quedar ciego me horrorizaba. Sería un piloto de caza inútil. Pero tenía que volar. ¡Tenía que volver a pilotar aviones!.

Pasaron cuatro días, con lentitud, en el hospital. Mi cuerpo se encontraba cubierto de vendas. El médico retiró cuatro trozos de metal incrustados en mi carne, así como astillas de acero de mis mejillas. Al cuarto día sentí un leve movimiento en mi mano y pierna izquierdos. Los músculos se contrajeron apenas, ¡pero al menos se habían movido!. Por otro lado, la herida de la cabeza empezaba a enconarse con la intensa humedad tropical, y mi ojo derecho seguía ciego,

Entretanto, los ataques de cazas y las incursiones de bombardeo

contra Guadalcanal continuaban sin cesar. Todos Los días oía el atronar de los aviones-, cuando corrían por las pistas y despegaban hacia el distante campo de batalla.

Rabaul tenía sus propios visitantes diarios, las Fortalezas, que volaban muy alto, y que atacaron dos aeródromos. Cada vez que los bombarderos enemigos se aproximaban, me llevaban a un refugio, con los demás pacientes.

Sasai y Nakajima me visitaban todas las noches. Sugirieron que repesara a Japón. Sólo el clima templado de nuestras islas y un destacado especialista podrían curar las heridas de mi ojo, dijeron. Me negué a volver a casa. Me mostraba irracional e irritable. Insistí en que podía curarme allí, en Rabaul, y que no había razones para que no pudiese volver a volar dentro de pocas semanas.

¡Si hubiera sabido!. Resulta difícil explicar mis sentimientos, mi hostilidad a salir del agujero infernal que era Rabaul. Ahora me doy cuenta de que estuve al borde de la histeria ante la perspectiva de tener que terminar mi carrera de piloto. Y también había un asunto de honor. Sentí que mi honra me obligaba a quedarme en Rabaul mientras pudiera. Aunque no me fuese posible volar, podía ayudar a los pilotos novatos. Tal vez pudiese advertirles acerca de los errores que podrían causar su muerte. Todas las razones se confundían en una: mi regreso a Japón significaba un dictamen final por un especialnta de ojos, y temía lo que me pudiese decir, y me rebelaba contra ello.

Sasai y Nakajima dejaron de discutir. El asunto quedó terminado en la mañana del 11 de agosto, cuando el capitán Saito, el comandante del Ala de Lae, llegó hasta mi lecho. Se mostró tan bondadoso como le era posible serlo, e inflexible.

-Sé lo que siente, Sakai -dijo-, pero he tenido en cuenta todos los factores. He ordenado que se le envíe a Japón, en rotación, y se le interne en el Hospital Naval Yokosuka. Partirá mañana, en un avión de transporte. El cirujano me dijo que su única esperanza reside en los médicos de Yokosuka.

Me sonrió.

-Su vuelta a casa será tan útil para nosotros como para usted, Sakai. Todos sabremos que la mejor atención médica de Japón estará a su disposición -dijo con voz. suave-. Todos los que volaron con

usted se enorgullecen de haberlo conocido y haber combatido a su lado. Vuelva cuando sus heridas estén curadas. -Luego se alejó.

Sasai fue a visitarme esa noche. Estaba visiblemente cansado de la misión del día sobre Guadalcanal. Le hablé de las órdenes según las cuales debía volver a casa al día siguiente. Poco después todos mis antiguos amigos se habían reunido en la habitación para una modesta fiesta de despedida. Nadie cantó, ni habló en voz alta, ni hizo bromas. Hablamos en voz baja, principalmente sobre Japón.

Pero los norteamericanos tenían otras ideas sobre nuestra pequeña reunión. Las que resultaron ser unas pocas horas tranquilas, se convirtieron en una loca carrera hacia los refugios y los otros pilotos me sacaron del hospital. Apreté los dientes, con vergüenza y amargura. ¡Me sentía tan indefenso!. ¡Ahí estaban los mismos hombres a quienes había dirigido en el combate, y me llevaban como a un niño semiciego, tullido!. Quise gritar y aullar, y arrancarme las vendas del cuerpo. Pero sólo me fue posible seguir echado allí, con los ojos cerrados con fuerza.

A la mañana siguiente, temprano, me dirigí cojeando lentamente, al muelle; una barcaza aguardaba para llevarme al hidroavión anclado en el agua.

Sasai me tomó las manos con fuerza.

-Voy a echarlo de menos, Saburo. Mucho más. de lo que jamás pueda suponer.

Las lágrimas me corrieron por las mejillas; no pude retenerlas. Tragué saliva, y sólo pude apretarle, a mi vez, las manos.

Sasai las retiró, se desciñó el cinto y me lo tendió. Miré el famoso Tigre Rugiente cincelado,

-Saburo, este cinturón me lo dio mi padre. Uno para mí, y uno para cada uno de mis cuñados. Uno de nosotros ya ha muerto. Conozco muy poco acerca de las cualidades del tigre de plata, pero deseo que conserve esta hebilla y la use. Espero que lo ayude a volver aquí, con nosotros.

Protesté, pero en vano. Sasai no quiso que fuera de otro modo, Me guardó la hebilla y el cinturón en el bolsillo, y me tomó de nuevo las manos.

-Volveré a verlo, Saburo. ¡No me diga adiós!. Nos encontraremos otra vez, y pronto, espero.

Me ayudó a subir a la barcaza. Un momento más tarde, ésta navegaba hacia el avión que esperaba. Nishizawa, Ota, Yonekawa, Hatori, Nakajima y todos mis amigos me saludaron con la mano desde el muelle. Me gritaron que me diese prisa en volver, para volar de nuevo con ellos.

Poco después sus figuras me resultaron borrosas. Todavía veía apenas a unos pocos centímetros de distancia con el ojo izquierdo. Me mantuve tan erguido como me fue posible, con la mano derecha levantada, mientras se convertían en formas vagas e irreconocibles. Y después lloré como un niño.

Había pocos pasajeros en el hidroavión-, yo, un ordenanza que debía cuidarme en el viaje de regreso a casa y varios corresponsales de guerra. Nos detuvimos en Truk y Saipán para reabastecernos de combustible.

Hacía mucho tiempo que no pisaba mi suelo natal. No tenía idea de cuál sería la situación en Japón, pero no estaba preparado para lo que vi en Yokohama. Aterrizamos en el puerto de Yokohama a primera hora da la noche del sábado. Tenía poco sentido presentarme esa noche en el hospital, y fui a la ciudad, donde podría tomar un taxi para ir a la casa de mi tío, en la parte occidental de Tokio.

Esa gente... ¡No tenía ninguna idea, en absoluto, de lo que era la guerra en realidad!. Abrí la boca, asombrado, al ver las afanosas multitudes, los brillantes letreros y luces. No podía dar crédito a los sonidos que asaltaban mis oídos, miles de voces, risas, despreocupación. ¿No sabían lo que sucedía en el Pacífico del suroeste?

Con cada noticiero, que resonaba con fuerza en las calles, las radios rugían con la "Marcha del Barco de Guerra", difundían detalles sobre las tremendas victorias contra los norteamericanos en las batallas navales de las Salomón. No escuché otra cosa que increíbles listas de barcos norteamericanos destruídos, de centenares de aviones derribados.

Las multitudes, con sus livianas y coloridas vestimentas estivales, se detenían ante las tiendas y en las esquinas donde trompe-

teaban las radios. Cada vez que un locutor anunciaba otra gran derrota del enemigo, en las calles resonaban fuertes gritos y vítores.

La nación estaba ebria de falsas victorias. Resultaba difícil creer que estuviese en marcha una guerra destructiva. En las tiendas vi que sólo estaban racionadas ciertas mercancías, pero que los artículos necesarios para la vida cotidiana existían en abundancia.

Quería salir de la ciudad, y pronto. ¡En Lae y Rabaul todo parecía tan irreal!. ¿Podían esos dos mundos separados existir simultáneamente?. ¿La sangre y la muerte, a sólo pocas horas de avión, y los vítores por victorias inexistentes, aquí en casa?

Detuve a un taxi y le di la dirección de mi tío. Atravesamos Yokohama y entramos en Tokio. Varios minutos más tarde un policía detuvo el vehículo y me miró a través de la ventanilla. Tenia el uniforme ensangrentado, y todavía iba envuelto en vendajes.

-¿Que le ha pasado? - pregunté.

-Acabo de volver a Japón desde el frente -respondí con acritud.

-¿Sí? -exclamó-. ¿De modo que lo hirieron en el frente de batalla?. ¿Dónde?. Dígame: ¿y cómo?

-Soy piloto -escupí-. En Guadalcanal. Me derribaron en combate,

-¡Cuadalcanal! -Los ojos del joven policía brillaron.- Hoy en día oímos hablar mucho de eso. Entiendo que apenas ayer tuvimos una aplastante victoria sobre los norteamericanos. La radio dijo que nuestra Armada hundió cinco cruceros, diez transportes y diez destructores. ¡Debe haber sido un espectáculo emocionante de presenciar, por cierto!.

Eso era demasiado.

-Lo siento, sargento -le corte-, pero voy muy retrasado. -Grité a] conductor:-Adelante, ¡Rápido!.

Habían pasado muchos años desde la primera vez que entré en casa de mi tío. La casa estaba igual, era un eslabón de unión con un tiempo que ahora parecía estar a millones de años de distancia, en el pasado. Permanecí durante varios minutos en la acera, absorbiendo la familiar estructura, las luces, los sonidos. Una extraña sensación de paz descendió sobre mí. Mi irritación me abandonó, y abrí la puerta, exactamente como lo había hecho en mi infancia,

y grité, usando las mismas palabras, que pronunciaba siempre al entrar en la casa:

- ¡Aquí estoy!. ¡Llegué a casa!

Un sobresaltado "¿Quién es?" llegó desde la cocina. Sonreí; era mi tía.

- ¡Yo! -grité a mi vez.

Hubo un momento de silencio.

-¡Soy yo! ¡Saburo! -vociferé con alegría.

La voz de mi tío estalló en la casa, un asombrado "¿Qué?". Y entonces salieron corriendo al pórtico.

Me miraron durante casi un minuto. Mi tía, mi tío y mis dos primos, Hatsuyo y -, incapaces de hablar; se quedaron con la boca abierta, atónitos. Les devolví la mirada con paciencia, mientras sus ojos recurrían mi uniforme ensangrentado y las vendas,

La voz de mi tío fue un susurro quejumbroso.

-¿Eres tú de veras, Saburo? -Casi no pude oír sus palabras.- ¿Es Saburo; no es un fantasma lo que veo? -Se estiró hacia adelante, temeroso de que desapareciera en el aire.

-No. No soy un fantasma -respondí-, Soy yo de verdad. He vuelto a casa.

Era como volver a la vida. Las batallas, las muertes, las heridas, oprimir el disparador, realizar barrenos para escapar a los cazas perseguidores, acurrucarse en el fango de los refugios contra las bombas... Todo huyó, todo se volvió irreal, remoto, un mundo de sombra que jamás había existido, pero que pendía sobre mi hombro como el fantasma que mi tío había creído que era.

¡Volver a estar en un hogar como ése!. ¡Hablar con mis tíos, ver a Hatsuyo y -, descansar. Saber que esa noche no habría bombas, ni Fortalezas volando en lo alto, por encima de los 6.000 metros, ni Mitchells y Marauders picando en medio de un chillido, ni explosiones o aullantes fragmentos de acero o ígneas trazadoras penetrando en los alojamientos... Me llevó mucho tiempo aflojarme, a medida que avanzaba la noche. De vez en cuando meneaba la cabeza, en asombrada felicidad ante todo eso. ¡Teníamos tantas cosas de que hablar!. Habían transcurrido casi tres años desde la última vez que pasé una noche con esa familia.

Hatsuyo ya no era la colegiala que recordaba. La miré, tratando

de darme cuenta de que esa hermosa joven era en verdad mi misma prima, Y hasta Michio, un niño díscolo de los grados inferiores, cuando yo iba al secundario, era ahora un joven robusto. ¡No hacía más que mirar a -Hatsuyo, tratando de recuperar todos los años que habían pasado de forma tan extraña y -ahora que los veía de nuevo-, tan veloz!

Pase la noche en su casa. Era la primera noche, en muchos años, que disfrutaba de un sueño profundo e ininterrumpido. Ni siquiera me molestaron mis heridas, que me habían mantenido despierto la semana anterior.

A la mañana siguiente partí en tren hacia Yokohama. La vida cotidiana de la gente de la ciudad parecía más sorprendente aún que la noche anterior. Los pasajeros, en especial las jóvenes y las mujeres, no me miraban una sola vez. Hacían muecas ante mi aspecto, y desviaban la mirada. Su deliberada concentración para no ver las vendas ensangrentadas me molestó y enfureció. Ya no era el destacado as de Lae y Rabaul, el hombre a quien el capitán Saito había pedido que volviese, el piloto que lloró con sus otros aviadores. Ahora era una visión ensangrentada, sucia y, sí, es verdad, lamentable para mi propia gente. Me sentí disgustado.

En cuanto me presenté en el hospital de Yokohama, un ordenanza me llevó al despacho del cirujano jefe. Me asombré; era domingo. Salvo para casos de emergencia, el cirujano no estaba de servicio. Me sorprendió al saludarme personalmente.

Sonrió al ver mi perplejidad.

-Dejé dicho que me informasen en cuanto llegara -explicó-. Acabo de regresar de mi al o j amiento, ¿sabe?. Recibí una carta especial del capitán Saito. de su Ala de Lae, en la cual me pide que haga todo lo posible por usted. -Me miró un instante-. El capitán Saito se esforzó en contarme todo lo que hizo usted en el Pacífico. Entiendo que usted es el más destacado as de caza de todos nuestros pilotos.

Asentí.

-Entonces entiendo muy bien la aprensión de su capitán. Venga -me tomó del brazo, nos ocuparemos de usted enseguida. Minutos más tarde me encontraba en la sala de operaciones.

El cirujano me raspó la carne infectada de la herida de la cabeza. Trabajó con rapidez y seguridad, sin prestar atención a mis exclama-

ciones ahogadas cuando el cuchillo cortaba y raspaba en el cráneo. Cuando dejó limpia la herida y aplicó catorce puntos nuevos de sutura, él en persona me llevó a la sección de oftalmología.

-Hemos llamado al mejor especialista de todo Japón para que se ocupe de usted -explicó-. Al doctor Sakano se le sacó de la práctica civil para llevarlo a la Armada, y ahora es subcomandante. No hay mejor cirujano de ojos en nuestro país. Cuando recibimos la carta del capitán Saito, notificamos al doctor Sakano que debía estar disponible en cuanto usted llegase.

De modo que se acercaba el momento fatídico. Pronto sabría cuál sería la decisión, si volvería a ver, si podría volar. Traté de pensar en cualquier cosa, menos en mis ojos; no quería pensar en eso. Fue inútil.

El médico me examinó. Varios minutos después, se puso de pie. Su expresión era seria, y habló can voz lenta.

-No hay un minuto que perder. Debo operarle los ojos... ahora. Escúcheme con atención; su vista dependerá de lo que le haga en la próxima hora.

Hizo una pausa.

-Sakai, no puedo aplicarle anestésicos. Si quiere ver, si desea que le salve por lo menos uno de 1os ojos, tiene que disponerse a soportar todo el dolor y permanecer despierto.

Me sentí aturdido. Asentí, mudo; temí hablar.

Me acostaron en una cama alta. Luego varios ordenanzas me ataron con correas y cuerdas. No podía mover los brazos o las piernas ni siquiera un centímetro. Me colocaron una correa en la frente para mantenerme firme la cabeza, y una enfermera pegó las manos a mis sienes para mayor seguridad. El médico me dijo que fijara la mirada en una lámpara roja que pendía del techo raso.

-Mírela, Sakai -advirtió-. Mírela. Jamás aparte la vista de esa luz. No debe parpadear, ni siquiera puede volver los ojos hacia los costados. ¡Escúcheme con atención!. ¡Puede quedar ciego para toda la vida si no hace exactamente lo que le digo!.

Era horrible. Mas aún, fue el dolor más espantoso que hubiese conocido nunca. Siempre me había considerado capaz de soportar tremendos dolores. El código Bushido me había enseñado una gran paciencia, perseverancia bajo las condiciones más duras.

¡Pero eso!. Tenía que mirar la luz. La miré hasta que sólo vi la lamparilla roja que lo llenaba todo. Hasta que la mano del medico apareció a la vista, alta e irreal, con la aguda y afilada hoja de acero, acercándose más, más y más.

Grité. Más de una vez, aullé como un loco, con el terrible tormento. Sentí que no podría soportarlo un instante más. Al rato, ya nada me importó; sólo quería que el dolor cesara. Mi deseo de volar de nuevo, mi deseo de ver, nada importaba ya. ¡El dolor! En una ocasión, le grité a Sakano:

-¡Basta! ¡Basta! ¡Arránquelo, haga cualquier cosa, pero basta!.

Traté de apartarme del cuchillo, de escurrirme por debajo de las correas. Estaban muy apretadas. El médico me gritaba a su vez, cada ver que yo aullaba:

-¡Cállese! -rugía-, ¡Tiene que soportarlo!. De lo contrario quedará ciego. ¡Deje de gritar!.

La tortura duró más de treinta minutos. A mí me parecieron un millón de años; pensé que no terminaría nunca. Cuando terminó, me sentí demasiado débil para mover siquiera un dedo. Quedé tendido en la cama, tragando aire impotente, mientras el cirujano se inclinaba sobre mí, tratando de consolarme; el pecho subía y bajaba; sollozaba.

Guardé cama, en el hospital, durante un mes. Era presa del sufrimiento. La vida tenía poco sentido para mí. Durante el día y la noche soñaba con el largo vuelo a Rabaul, con todas las ocasiones en que pude haber empujado la palanca hacia delante, para hundirme en el océano. Habría sido instante de dolor muy breve.

El doctor Sakano me visitaba a menudo, para examinarme los ojos. -Hice todo lo que pude -me dijo-, pero su ojo derecho no se recuperará. No del todo. Podrá ver las cosas que tenga delante, a unos centímetros, a medio metro, pero eso es todo. Su ojo izquierdo quedará perfectamente bien. Sus palabras fueron una atronadora sentencia de Muerte - de muerte en vida- para mí. Un piloto de caza con un solo ojo. Reí amargamente, y el médico se fue.

La herida de la cabeza se curó con rapidez, y el médico me

permitió pasearme por el hospital. Todas las semanas presentaba una petición para que me diesen de alta y me enviaran de nuevo a Rabaul. Y todas las semanas mi petición era rechazada.

Con el tiempo, el cirujano jefe devolvió, personalmente, la última solicitud. Estaba evidentemente colérico.

-Le digo, Sakai -se quejó-, que pasaran muchos meses antes de que pueda pensar siquiera en volver a Rabaul. Mis órdenes son explícitas. Debe tener una convalecencia de, por lo menos seis meses, antes de que se le pueda encomendar alguna misión... aquí o en ultramar.

Me sentí como un fugitivo, un desertor del frente de combate. Pensé en todos los pilotos; en Nishizawa, Ota y Sasai, que salían todos los días en sus Zeros para lanzarse a la batalla. Temía incluso escuchar las noticias de la guerra por la radio. Me recordaban demasiado a Rabaul.

Un día tuve visita. Una enfermera entró en mi habitación.

-Abajo hay visitantes -dijo-. ¿Quiere que suban a su habitación?.

No tenía ni idea de quien podía ser. Era jueves, y mi prima Hatsuyo iba a verme, y llevaba flores para mi habitación, todas las semanas, cuando podía dejar su trabajo en la fábrica de municiones. Había escrito a mi madre que no intentase hacer el largo viaje de Kiushu, pues en las próximas semanas sería trasladado al hospital de Sasebo. Yokosuka estaba a más de 1.100 kilómetros, por ferrocarril, de Fukuoka, en Kiushu del norte, adonde se había mudado mi madre para vivir con su hija y su yerno.

Pera no esperaba a esos visítantes. Dos personas entraron en la habitación. Me esforcé por verlas. Mi ojo no podía distinguir aún ninguna cara a una distancia de más de dos metros.

-¡Fujiko-san! -exclamé su nombre. Fujiko, más bella aún de lo que la recordaba, estaba en la puerta con su padre, el profesor Niori. No la había visto desde nuestro encuentro, más de dieciocho meses atrás, en Osaka.

Me hicieron una reverencia, y yo devolví el saludo. Todavía no habíamos hablado, aparte del nombre de ella, pronunciado por mí en un grito. La enfermera les ofreció sillas, y se retiró.

Hablo su padre:

-Hatsuyo-san nos escribió que estaba en este hospital. ¡Cómo

nos preocupamos por usted, Saburo-san!. Es un gran alivio volver a verlo; temíamos por su salud. Resulta un consuelo que parezca estar mucho mejor de lo que creíamos.

Tartamudeé por respuesta; hacía muchos meses que no escribía a Fujiko. Mis disculpas fueron vacilantes y turbadas, porque Fujiko me había escrito con frecuencia cuando estaba en Lae, y la correspondencia traía muchos regalos suyos.

Su padre desechó con un movimiento de la mano mis disculpas balbuceadas.

-No tiene importancia, -dijo-. Conocemos las cosas maravillosas que hizo en el frente, ¡y estamos tan orgullosos de usted!. Pero ahora díganos, ¿cómo están sus heridas?. ¿Podrá irse pronto de aquí?.

-Me hirieron en cuatro sitios -conteste-. Los médicos han hecho un trabajo magnífico. Salvo -agregué con amargura, señalando mi ojo derecho- aquí. Estoy ciego de este ojo, y los médicos dicen que quedaré así el resto de mi vida.

Mi respuesta sobresaltó a Fujiko. Se llevó la mano a la boca, y abrió mucho los ojos al escuchar lo que dije.

-Todo eso es cierto, -subraye-. No hay posibilidades. Estoy incapacitado. La pérdida de este ojo significa el final de mi vida como piloto de caza.

El profesor Niori interrumpió.

-Pero... ¿entonces, no le darán de baja de La Armada?.

-No. No. No lo creo -respondí. E1 sarcasmo subió a mis labios-. Ustedes no pueden entender eso aquí, señor, pero la magnitud de esta guerra está fuera de la comprensión de la gente de aquí. No creo que me den de baja. La Armada me encontrará alguna utilidad como instructor, o se me asignará a alguna tarea en un puesto de mando, en tierra.

Hubo un breve silencio. Me dio tiempo para reflexionar que esas dos personas habían viajado más de 800 kilómetros desde su hogar de Tokushima, nada más que para darme la bienvenida a casa, para tratar de alegrarme. Y yo me portaba mal, y no les agradecí profundamente por las molestias que se habían tomado, y por su gran bondad.

Fujiko movió la cabeza. Era evidente que le disgustaba la

formalidad de mi voz. Trató de hablar, pero no le salieron las palabras. Al rato, se volvió con rapidez hacia el hombre de edad que tenía a su lado y exclamó:

-¡Padre! - Tenia los ojos grandes y suplicantes.

El profesor Niori asintió con gravedad y se aclaró la voz.

-¿Cuándo le parece que le darán otro destino? -preguntó. Me lanzó una mirada directa-. Creo que seguiremos adelante con los arreglos para la boda... ¡Es decir, por supuesto, si le parece bien, Saburo-san!

-¿Có-cómo? -grazné. No podia dar crédito a lo que oía. ¡Los arreglos para la boda!. La cabeza me daba vueltas-, ¿Per-perdón, señor? -farfullé.

-Perdóneme, Saburo-san -repuso-. Sé que ésta es una forma muy torpe de presentarle este asunto. Permítame que lo diga de otra manera.

El anciano profesor se puso de pie y habló con solemnidad.

-Saburo-san, ¿quiere aceptar a mi hija Fujiko como su novia? Nos hemos esforzado al máximo por educarla como una mujer decente, y le hemos enseñado a ser ejemplar en todos los terrenos necesarios y elegidos, Me sentiría dichosísimo si usted aceptase mi ofrecimiento y yo pudiera ser su suegro.

No pude hacer más que contener una exclamación. Sus palabras eran como campanas que resonaban en el cielo.

Fujiko miró mis ojos muy abiertos y se ruborizó; bajó la cabeza y se contempló el regazo.

Aparté la vista de ella y miré la pared. La ironía era amarga; ¿cuántos días habia contemplado la misma pared en mi desesperación?

Por fin recuperé el habla. Pero casi no pude responder. Mis palabras me ahogaban. Tuve que obligarme a hablar. Me odié por lo que dije. Pero no había otro camino.

-Profesor Niori. Yo... Señor, me siento tan honrado de escuchar sus palabras. Son la felicidad misma. Pero... -Me ahogué y contuve las lágrimas.- Yo... no puedo. No puedo aceptar su ofrecimiento.

Bien. Ya estaba hecho. Había pronunciado las palabras. Lo había dicho.

-¿Cómo? -Su voz era de incredulidad.- ¿Está usted ya comprometido con alguien?

-¡No! ¡Oh, no! Ni siquiera piense eso. ¡Se lo ruego!. Debo declinar el honor, pero por una razón muy distinta. ¡Profesor Niori, no puedo decir que sí!. ¡Es imposible!. ¡Míreme, señor, míreme! No merezco a Fujiko-san. ¡Mire mis ojos! -exclame-. ¡Estoy casi ciego!.

El alivio se pintó en su cara.

-Oh, vamos, Saburo-san, se menosprecia sin necesidad. ¡No se injurie a sí mismo porque esté herido!. Sus heridas son honorables, no le traen deshonra. ¿No entiende su propia situación?. Todo Japón lo aclama, todos entonan sus alabanzas. ¿No se da cuenta de que, como el as máximo de nuestro país, es un héroe nacional?.

-¡Profesor Niori, usted no lo entiende!. Sólo le digo la verdad, señor, la verdad que no puede ver -insistí-. No hay condescendencia en mis palabras. Un héroe es algo fugaz. Es una criatura del momento. ¡Y no soy un héroe!. ¡Soy un aviador que no puede volar!. ¡Soy un piloto casi ciego!. ¿De qué sirvo; qué utilidad puedo prestar ahora?. Héroe, vaya. Usted sabe que nuestro país no tenía héroes individuales.

El profesor Niori guardó silencio un rato.

-Tal vez me expresé de forma incorrecta, Saburo-san -continuó-. Pero debe darse cuenta de que éste no es un asunto que se haya resuelto de repente. Mi esposa y yo nos sentimos atraídos hacia usted enseguida, en cuanto lo conocimos en nuestro primer encuentro. Entiendo sus sentimientos, pero usted debe entender una cosa, por encima de todas las demás. Mi esposa y yo, lo mismo que Fujiko, creemos que usted es el único que puede hacerla feliz. Nuestra esperanza es que nuestra hija haga lo mismo con usted; confiamos en ella.

Sentí que el corazón se me quebraría. ¿Ese gran hombre, ese hombre magnífico, podía no entender lo que le decía?.

-¿Cómo puede juzgar a un hombre en una sola entrevista? -exclamé-. ¿Cómo puede adoptar esa decisión con tan pocos elementos en que basarse?. La vida entera de Fujiko-san, su dicha, todo gira alrededor de la única vez que me vieron, No puedo entender sus actitudes... aunque jamás se me ha ofrecido un honor tan grande como el que me han traído esta noche.

Extendí los brazos, exasperado.

-Tiene que haber otros muchos jóvenes para Fujiko-san, ¡mucho más convenientes que yo para ella! .Miles, con todas las ventajas de una educación completa, con un futuro prometedor. ¿Qué puedo ofrecer yo, a su hija, profesor Niori?. ¿Qué puedo darle?. ¡Le ruego una vez más, míreme con otros ojos!. ¡Míreme!. ¿Qué futuro tengo, tal como estoy ahora?.

Fujiko no pudo seguir guardando silencio. Levantó la cabeza y me miró. Quise huir de la habitación.

-Se equivoca, Saburo-san -dijo en voz baja-. ¡Oh, cómo se equivoca!. Hace demasiada alharaca por su ojo. No me importa que esté medio ciego o no. Nos desposaremos. Las mismas cosas que un hombre tiene por delante en su vida también son para usted. Si es preciso, Saburo-san, si resulta necesario, puedo ayudar. ¡No quiero casarme con usted nada más que por sus ojos!.

-Se equivoca, Fujiko-san -repliqué-. Sé que es valiente, que lo que dice acerca de usted es cierto. Pero ahora hablan sus sentimientos. No puede decidir toda su vida sobre la base de emociones pasajeras.

-No, no, no -repitió ella, meneando la cabeza-. ¿Cómo es posible que no me entienda?. Este no es un sentimiento fugaz. ¿No se da cuenta de que hace muchos meses que pienso en la reunión de esta noche?. ¡Sé lo que digo!.

No tenía sentido continuar la conversación de esa manera. Temí ceder en cualquier momento.

-Profesor Niori y Fujiko-san -dije con tanta autoridad como pude inyectar en mi voz-, no trato de menospreciarlos, Este no es un asunto para regateos. Le repito, señor, que me ha hecho el más grande honor que he conocido nunca. Pero no puedo aceptar su mag nífico ofrecimiento. Me niego a permitir que mis emociones gobiernen mis pensamientos o mis acciones. Siempre he sido un hombre orgulloso. No puedo casarme con Fujiko-san. No puedo aceptar el honor de desposar a esta joven, a quien no merezco. Por ese motivo tengo que decir que no. No le haré eso.

Me negué a escuchar las palabras del profesor. Me suplicó, pero sólo me fue posible repetir las mismas frases, una y otra vez. Fujiko se derrumbó pronto; se arrojó a los brazos de su padre y lloró

con amargura. Habría podido matarme por lo que le hice, por la congoja que le provoqué. Pero sabía que actuaba como correspondía, que lo que hacía, era por el bien de ella. Un matrimonio conmigo podría conllevar una dicha temporal, pero más adelante sería Fujiko quien sufriría.

Salieron de la habitación, casi una hora después.

No sé durante cuanto tiempo contemplé la puerta después, que se fueron. Luego me volví y me derrumbé en la cama, débil y casi impotente. Esa fue la peor hora que había conocido nunca. ¿Pero qué otra cosa habría podido hacer?. Mil veces me hice esa pregunta. Mil veces me di la misma respuesta. No existía otra salida, pero la conciencia de que así era, no hizo ningún bien. Había dejado de lado la cosa más hermosa que jamás hubiese entrado en mi vida.

Dos días más tarde llegó Hatsuyo, en su visita semanal. No me saludó con su sonrisa habitual, y no se esforzó en ocultar su desagrado.

-¿Cómo pudiste hacerlo, Saburo? -preguntó en cuanto estuvo junto a mi lecho-. ¿Cómo pudiste herir tanto a Fujiko?. -Me dijo que Fujiko sollozaba, sin poder dominarse, cuando la visitó en Tokio, después de haber regresado del hospital. El profesor Niori había suplicado a mi tío y a Hatsuyo que hicieran todo lo posible para que cambiase de opinión.

Hatsuyo me miró con ansiedad.

-Dicen, Saburo. que tal vez actuaste así porque te desagradaron con sus palabras. Mi padre y yo conocemos muy bien a su familia. Son personas excelentes. ¿Por qué lo hiciste?. -exclamó.

Hatsuyo. por favor, trata de entender -le rogué-. Viviste conmigo, de niña, durante varios años, y deberías conocerme bien. Por más que me duela lo que tuve que decir, no lamento mi decisión. Creo sinceramente que actué por el bien de Fujiko, por su felicidad.

Rechazó mis palabras.

-Nos dijeron que te negaste porque te habían herido.

-Deberías saber que no puedes decir eso. Esa es sólo una parte de la razón. He amado a Fujiko con el afecto más profundo, desde que la conocí. Mis sentimientos hacia ella no son menores hoy, mi amor no es más débil. Durante los largos meses de Lae y Rabaul,

Fujiko fue para mí la mujer eterna. ¿Tampoco me entiendes?. ¡Me negué porque la amo!.

-Eso no tiene sentido, Saburo.

-Escúchame, entonces. Durante todo el tiempo que estuve en ultramar, durante todos los agotadores meses en el Pacífico, Fujiko jamás se borró de mis pensamientos. Quería que estuviese orgullosa de mí, y me esforcé.

-Tal vez esto no sea lo más bonito que tengo que decirte, Hatsuyo, pero debo serte franco. Rabaul era una importante base militar y, en todo momento, había acantonados allí más de 10.000 japoneses. Además, muchas veces teníamos con nosotros una división completa de tropas del ejército.

-¿En qué piensan los hombres cuando están lejos de su hogar, de sus propias mujeres?. Teníamos burdeles en Rabaul, tal como los tenemos aquí, en Yokosuka!. Cuando íbamos a Rabaul para descansar, muchos de los pilotos no salían jamás de esos burdeles. No hablo de todos nosotros, pero eran muchos.

-Pero yo no lo hice nunca. Mi orgullo no me lo permitía. Deseaba mantener mi cuerpo tan puro como fuese posible, para Fujiko, cuando llegase el día en que pidiera su mano en matrimonio.

-Antes de resultar herido, habría podido llegar a ella como Sakai, el gran as, el valiente aviador, un hombre digno de su mano. ¿Pero ahora?. ¡No! -grité a Hatsuyo-. ¡No quiero que se me tenga lastima!. ¿Crees que podría soportar que Fujiko me tuviese lástima?. ¡Nunca!. ¿Me entiendes ahora?.

Hatsuyo me apretó con fuerza la mano y asintió.

-Lo sé, lo sé -musitó.

Me miró a los ojos.

-Te conozco, Saburo, mucho más de lo que crees. Sé cuanto anhelas volver a volar. Pero no puedo dejar de apenarme por Fujiko.

-Ella será más feliz así. Ella...

Pero Hatsuyo me interrumpió echándome los brazos al cuello y abrazándome con fuerza.

-¡Pobre Saburo!. No abandones la esperanza... tienes que tener fe. Volverás a volar ¡Lo sé!.

CAPITULO 24

En octubre la Armada me trasladó al Hospital Naval de Sasebo. El cambio de ambiente fue muy bienvenido; estaría más cerca de mi casa, y podría volver a ver a mi familia.

El tórrido verano quedó atrás, y el viaje en tren resultó cómodo. Abrí las ventanillas y me bañe de sol y de suave viento otoñal. Japón estaba tan bello como siempre, y ahora, con los colores del otoño en montañas y colinas, el paisaje tenía el aspecto de un extraño y maravilloso país de cuento de hadas. Los árboles y los arbustos eran manchones carmesíes a ambos lados de las vías. Se habían vuelto amarillos y escarlatas, y pardos y verdes, en un amotinamiento de tintes mezclados.

Tres horas después de salir de Yokosuka, apareció a la vista el Fujiyama. Jamás me cansaré de contemplar esa montaña, la más hermosa de todas. Sus graciosas líneas se curvaban con suavidad hacia la cumbre, todavía sin nieve, pero semioculta en una arremolinada bruma que el sol hacía brillante. Fuji-san. Me recordó a Fujiko, quien por cierto tenía su nombre a partir de la montaña, pero que ahora para mí, era tan remota como ésta.

El campo estaba silencioso, en paz. No había guerra allí, en los centenares de granjas y arrozales que se extendían, pulcros, limpios y prósperos, a ambos lados de las vías. ¿Qué guerra?. Sólo vi lo que había visto siempre, pero ahora más bello que cuando lo veía

de joven. Mi perspectiva era distinta. Ahora podía comparar la dignidad y serenidad de todo eso con la desdicha volcánica que era Rabaul, la pista arenosa que salía, en Lae, de la selva. ¡No era extraño que una aureola de comodidad y bienestar irradiara de mi suelo natal.

Y sin embargo, cavilé, ni una sola de esas personas, los niños, los campesinos, jóvenes y viejos, los ancianos de la aldea, los carteros y los policías, los comerciantes, ni uno solo de ellos había cruzado Guadalcanal desde seis mil metros de altura, y mirado hacia abajo para ver el vasto océano hirviente, hormigueante de una vida extraña y terrible, hilera tras hilera de barcos de guerra y transportes norteamericanos. ¡Y habia muchos más al otro lado del horizonte, que no vi!.

Mi perspectiva también había cambiado en ese sentido. En Rabaul descubrí que nuestros pilotos del Ala de Lae eran únicos. El increíble margen unilateral de victorias no lo compartían, en modo alguno, las demás alas. ¿Y el ejército?, ¿qué se podía decir del ejército, con sus pilotos que carecían del fino temple del adiestramiento del cual nosotros disfrutábamos-, y cuyos aviones caían torpemente en trampas enemigas?.

Yo ya no era invulnerable. Le había tocado el turno al enemigo, y sólo un milagro hacía que estuviese allí, en ese tren, que se bamboleaba en las vías, rumbo a Sasebo. Un hombre ve la guerra de forma diferente, después de que los médicos le hayan raspado la carne enferma del cráneo, le hayan extraído del cuerpo trozos de acero dentado y le hayan consolado con la abrumadora sentencia de muerte en vida:

-No es tan malo. Sakai, sólo estará ciego a medias -¡Sólo ciego a medias!.

Mi madre me esperaba para recibirme en la estación de Fukuoka. La parada fue breve, y no se permitió descender a ningún pasajero que siguiese viaje. Me asomé todo lo que pude por la ventanilla, y agité frenéticamente las manos para llamar su atención. ¡El gozo que se dibujó en su rostró, cuando me vio, fue lo más maravilloso que hubiese visto en tantos largos meses!. Se le veía más vieja - ¡oh, mucho más vieja! -, ahora que todos sus hijos estaban en la guerra.

Le grité:

-¡Ya estoy bien!. ¡Estoy bien, madre!. No te preocupes por mí. ¡Todo va bien, ahora!

El tren volvió a ponerse en movimiento. Permaneció en la plataforma, los ojos arrasados de lágrimas, agitando lentamente la bandera del sol naciente y gritando "¡Banzai! ¡Banzai!" mientras el tren se alejaba.

Los médicos de Sasebo me ordenaron otro mes de convalecencia en el hospital. Ya no discutí con ellos, no les imploré que me hicieran volver a Rabaul. Me sentía agotado; me importaba muy poco cuáles fuesen sus órdenes.

El mes pasó con lentitud, pero una visita de mi madre me alegró el primer fin de semana. ¡Seguía siendo la misma mujer maravillosa!. Convencida de que lo que más necesitaba eran las comidas favoritas de mi infancia, había cocinado y traído todo un almuerzo consigo. Temí la llegada del momento en que debería hablarle de la pérdida de la visión de mi ojo derecho. Para mi asombro, no pareció abrumada por la noticia.

-Eso no te hace menos hombre, hijo mío -dijo con serenidad. Y con eso dio por terminado el asunto. Se ofreció a ir todos los fines de semana. Habría sido maravilloso verla tan a menudo, pero le pedí que no lo hiciera. Era vieja, y ya no podía suportar el arduo viaje por ferrocarril. El viaje en tren se hacía cada vez más difícil. Ahora que el material de guerra ocupaba tanto espacio, las comodidades para los pasajeros eran limitadas o inexistentes.

En noviembre se produjo un suceso que en cualquier otra circunstancia habría sido uno de los más grandes momentos de mi vida. Ahora tenía muy poca importancia. El hospital recibió órdenes por las cuales se me ascendía a oficial. El largo camino ascendente, desde marinero recluta, con su brutal disciplina y sus interminables castigos había terminado. Me había abierto camino a través de las filas paso a paso, y ahora llegaba 1a recompensa. Era una victoria hueca, pero tenía sus compensaciones. Mi nueva jerarquía significaba que podía completar mi convalecencia en casa Acepté el ofrecimiento del cirujano y partí en el acto hacia los suburbios de Fukuoka, dunde me incorporé a mi familia.

El mes siguiente resultó magnífico. Fue la primera vez, en diez años que pasé treinta días consecutivos con mi madre, y su dicha me produjo un gran alborozo. Todo estaba tranquilo, pacífico. Casi todos los días, mi madre preguntaba:

-¿Cuándo crees que terminará la guerra, Saburo?. -Sabía que pensaba en mis dos hermanos, quienes ahora estaban en ultramar. Y cada vez que me lo preguntaba, sólo podía decirle la verdad: no lo sabía.

Entonces ella miraba en torno, para asegurarse de que no había cerca ninguna persona que pudiera escuchar.

-Saburo, dime -imploraba en un semisusurro-, ¿es cierto que estamos ganando?. ¿Es cierto todo lo que nos dicen?.

Una vez más, sólo pude repetir que debíamos vencer. Pero ella se sentía feliz. Imposible negarlo. Sabía que ella deseaba que hubiese alguna manera que se pudiera hacer que mi período de convalecencia durase de forma indefinida.

Varias semanas después de llegar a casa de mi hermana, recibí un visitante de Tokio, un corresponsal envíado por el Yomiuri Shimbun, uno de los periódicos más grandes de Japón. Me dijo que su periódico lo enviaba desde Tokio para una entrevista exclusiva con el as más destacado de Japón; (me pregunté cuantos aviones enemigos habrían derribado Nishizawa y Ota para entonces; estaba seguro de que habían superado mis victorias); todo el país quería conocer mis palabras sobre la guerra.

Puse en duda mi libertad para hablar con ese hombre. Las medidas disciplinarias serían rápidas y severas si decía algo que no correspondiera. Llamé al Oficial Administrativo de Sasebo y le comuniqué mi problema. Se mostró evasivo e insistió en que no había reglamentos específicos al respecto.

-No tengo autoridad para prohibirle hablar con un reportero -terminó por decir-. Pero debo recordarle que en la conversación, la responsabilidad será totalmente suya, por cualquier cosa que diga. Tenga en cuenta, también, que esta oficina no aprueba ni desaprueba las entrevistas que ofrezca un oficial. ¡Sea cuidadoso, eso es todo!.

Por cierto que se trataba de una respuesta negativa. Volví a mi habitación y dije al corresponsal que mis superiores no miraban con favor la entrevista que él pedía. Pero no se dejó rechazar con facilidad.

-No es que pretenda molestarlo -suplicó-, sino que he viajado varios cientos de kilómetros desde Tokio para hablar con

usted!. Deje que le haga unas pocas preguntas. ¡Por favor!. Unos cuantos minutos bastaran.

Tonto de mí, habría debido pensarlo mejor. La capacidad del hombre para torcer y manejar una conversación era extraordinaria. ¡Sus "cinco minutos" se convirtieron en tres días!. Todas las mañanas venia a mi casa, desde su hotel, y tomaba abundantes notas.

¡Jamás había conocido semejante tacto!. Me hizo hablar de casi todo. Sus preguntas se mantuvieron alejadas de la guerra, hasta que me di cuenta de que los relatos de mi vida personal se referían a la guerra. Pronto descubrí que había perdido todo mi optimismo, y que los aviadores navales de Rabaul, a pesar de sus muchos éxitos, libraban ahora una batalla cuesta arriba, en Guadalcanal, y casi sin colaboración de los cazas y bombarderos del estado japonés.

-Necesitamos más cazas y más pilotos experimentados -le dije en un acceso de cólera-. Todos los cazas Zero deberían ser sacados de servicio y ser objeto de una reparación total después de ciento cincuenta horas en el aire. Eso nada tiene que ver con los daños sufridos en combate. Aunque el avión no haga un solo disparo ni lo reciba, tiene que ser revisado. Ahora bien, ya no hacemos eso. Consideramos que un Zero se encuentra en un estado excelente si sólo ha sido alcanzado levemente por disparos y tiene una revisión completa al cabo de doscientas horas.

-¿Sabe qué significa para un piloto entrar en combate con un avión que no responde a todas las exigencias de los mandos?. Sólo los mejores de nuestros aviadores pueden llevar ese tipo de aparato al combate y salir con vida. Si los nuevos pilotos que enviamos a ultramar no están a la altura de los hombres con quienes volé, que el cielo los ampare. Los pilotos navales norteamericanos que encontré sobre Guadalcanal fueron los mejores contra quienes combatí jamás, y sus tácticas eran soberbias. Y no cabe duda de que perfeccionaran sus aviones.

El reportero se mostró más que satisfecho. No pudo ocultar su júbilo cuando me dio las gracias profusamente y se despidió, Pero más tarde descubriría que había cometido un error al hablar siquiera con él.

Una semana después volví al hospital de Sasebo y presenté una petición para una revisión médica final, que me habilitara para que volviesen a destinarme. ¡Me aceptaron!. Me mandaron a una camilla del hospital y me dijeron que tendría que quedarme varios días hasta que completasen sus exámenes.

A la mañana siguiente, temprano, me llamaron a la Oficina de Administración del Cuartel Central de Sasebo. Se había desatado el infierno; la cara del capitán de personal estaba roja de ira.

-Oficial Sakai -gritó-. ¡Es usted un idiota!. Acabo de recibir un telegrama del Cuartel Central Naval Militar de Tokio, en el cual se me dice que se ha anulado totalmente la entrevista que concedió a ese reportero del Yomiuri Shimbun. ¿Estaba loco al decir las cosas que dijo?.

-Ahora escúcheme, Sakai. Tokio me censuró con severidad por mi falta de vigilancia sobre los hombres que están bajo mis órdenes. ¡No toleraré esa clase de estupideces!. Le digo ahora, que no dejaré pasar ni una sola palabra sobre sus tareas de combate sin la aprobación previa del Oficial de Información Pública. ¿Me entiende?. ¡Cualquier repetición de las tonterías que acaba de emitir terminará no sólo en un tribunal militar para usted, sino también para mí!. ¡Y nadie, nadie, ¿entiende?, me hará eso a mí!.

Entendí perfectamente. Quedaría amordazado, pero podía simpatizar con la actitud de mi superior. Era muy sencillo: Sakai, mantén la boca cerrada.

Regresé al hospital, mientras pensaba en el castigo verbal que acababa de recibir.

Alguien me llamó por mi nombre. Un ordenanza, rígido, en posición de atención, me saludaba en la puerta.

-¿Qué ocurre? -pregunté con sequedad.

-Tiene un visitante, señor. Un oficial naval de gran estatura lo espera en la sala de visitas. Dijo que se llama Nishizawa.

-¿Qué?, -grité-, ¡Nishizawa!. ¿De veras es él?.

Olvidé todo lo ocurrido y salí corriendo enloquecido; casi derribé al atónito ordenanza. Abrí la puerta de la sala de visitas y miré dentro.

Un hombre alto, delgado se paseaba lentamente, con un cigarrillo en la boca. ¡Era él!. No había cambiado nada.

Me miró, sonrió ampliamente y gritó:

-¡Sakai! -Vociferé su nombre:

-¡Nishizawa! -Al instante siguiente nos golpeábamos uno al otra en la espalda, dichosos, incapaces de hablar.

Aparté a mi buen amigo a la distancia de un brazo.

- ¡Déjame mirarte! -grité-. Estás espléndido. ¿Ninguna herida? -agregué de prisa.

-Ninguna, Saburo -fue la satisfactoria respuesta- Salí de Rabaul en noviembre. Ni un rasguño Parece que todas esas balas nunca pudieron alcanzarme.

Me sentí alborozado.

- ¡Ah! Te bautizamos muy bien -dije-. En verdad eres el Diablo, amigo mío, ya que saliste ileso de Lae y Rabaul. Nishizawa, es maravilloso volver a verte. Dime. ¿cómo fueron las cosas después de irme. Ya debes ser el principal piloto de la Armada. Oh, te imagino sobre Guadalcanal.

Agitó las manos en protesta.

-Me exaltas demasiado. Saburo -se quejó-. Ni siquiera estoy seguro de la cifra exacta. Tal vez unos cincuenta, más o menos. Pero todavía estoy muy lejos de tí. -Sonrió.- Quizá no te des cuenta, pero sigues siendo el mejor de nuestros pilotos.

-Ah, hablas como un tonto, viejo amigo -respondí-. Te he visto volar muchas veces. Me temo, Nishizawa, que antes de que pase mucho tiempo serás nuestro as principal. Pero dime, ¿qué estás haciendo en Sasebo?.

-Me enviaron al Ala de Yokosuka -respondió, y su rostro se volvió lúgubre-. Como instructor. Eso han hecho de mí, un instructor. Saburo, ¿me imaginas yendo de un lado a otro en un viejo biplano destartalado, enseñando a algún joven tonto cómo ladearse y virar, y cómo mantener secos los pantalones? ¡Yo!.

Reí. Tenía razón. Nishizawa no era un hombre como para ser instructor.

-Bien -continuó-, después de un tiempo de eso me sentí disgustado. De manera que me presenté como voluntario para ir otra vez a ultramar, en cuanto me lo permitieran. Recibí mis órdenes esta mañana: me destinan a las Filipinas. Por eso tenía que verte hoy. Partimos mañana por la mañana.

-¿Tan pronto?

-Así queremos que sea, Saburo -replicó-. Volar alrededor de Yokosuka no es para mí. Quiero tener otra vez un caza bajo mis manos. Tengo que volver a la acción. Quedarme en Japón me está matando.

Ya sabia cómo se sentía. Lo sabia muy bien. Paro... había otras cosas de que hablar, estaban nuestros otros amigos.

-Te envidio, Nishizawa, Pero vamos, háblame de Rabaul, cuéntame sobre todos los demás. ¿Dónde está ahora el teniente Sasai?. Y Ota, ¿está contigo?. ¿Y qué hay de mis hombres de ala, Yonekawa y Hatori?. ¡Háblame de ellos!.

-¿Qué?

Me miró con el rostro inexpresivo. La desesperación asomó a sus ojos.

-De modo que no te dijeron.,.

-¿De qué hablas?.

Agitó la mano en un débil ademán.

-¿Qué te pasa, Nishizawa?. ¿No los enviaron a casa contigo?.

Se apartó, me volvió la espalda. La voz se le ahogó.

-Saburo, están... -Se llevó la mano a la frente. Luego rió.- Muertos.

¡No pude creerlo!... ¡Era imposible!.

-¿Qué estás diciendo? -le grité.

-Están todos muertos. Tú y yo, Saburo... Tú y yo... somos los únicos que quedamos con vida.

¡No podía ser cierto!. Se me aflojaron las rodillas. Me apoyé contra una mesa, mientras mi mente trataba de asimilar esa tragedia.

Nishizawa comenzó a hablar,

-El teniente Sasai fue el primero. Realizamos una misión en Guadalcanal, el veintiséis de agosto. No fue como tú recuerdas, Saburo. No sé cuántos Wildcat había, pero parecían salir del sol en un torrente interminable. No tuvimos la menor posibilidad. Nuestra formación quedó hecha pedazos. Tuvimos que dispersarnos con tanta rapidez, que nadie vio caer el avión de Sasai. Pensamos que tal vez había sido herido y regresó antes. Pero cuando volvimos a Rabaul, no estaba... No regresó.

Nishizawa suspiró, cansado.

-Y después fue Ota. Una semana más tarde. Cada vez que salíamos, perdíamos más y más aviones. Guadalcanal se encontraba totalmente bajo el dominio del enemigo. Ota cayó lo mismo que Sasai. Nadie vio caer su avión. No regresó, eso fue todo.

-Después, unos cuatro días más tarde, Yonekawa y Hatori fueron derribados. Los dos murieron el mismo día.

-De los hombres que volvieron conmigo, sólo el capitán Saito, el comandante Nakajima y menos de otros seis pilotos de nuestro primitivo grupo de ochenta hombres quedaron con vida.

Me sentí anonadado. Nishizawa guardó silencio, esperando a que yo hablase de nuevo. ¡Todo parecía tan irreal!. ¿Cómo era posible que estuviesen todos muertos?.

Cuatro de mis mejores amigos. Todos muertos mientras yo yacía, impotente, en el hospital de Yokosuka. Ahora entendía por qué no me había enterado antes. Nishizawa y Nakajima se ocuparon de que no me llegase la noticia cuando acababan de practicarme la operación de ojos.

Sus rostros pasaron ante mí. Recordé a Ota riendo en su carlinga mientras describíamos rizos sobre Moresby. A Yonekawa y Hatori, tenazmente aferrados a la cola de mi avión en todas las batallas aéreas, siempre listos para protegerme, a impedir que me mataran. Sasai, él... Y ahora estaban... muertos. Sollocé sin avergonzarme, como un niño. No podía detenerme. Mi cuerpo se sacudía sin parar.

Nishizawa me tomó la mano y me pidió que cesara.

-¡Saburo, por favor! -imploró-. ¡Por favor, basta!. -Lo miré.

-¡Soy un hombre maldito! -me dijo, ahogándose-. ¡No vi caer a Sasai y Ota!. Ni siquiera supe que habían caído. ¡Nuestros mejores amigos, Saburo, nuestros mejores amigos, y no hice nada para ayudarlos!. Debo de ser el bastardo de Satán -rugió-, ¡perseguí a otros aviones mientras ellos morían cerca de mí!.

Se sentó de nuevo.

-No. no, no es cierto. No podía hacer nada. Había demasiados aviones enemigos, demasiados. - La voz se le apagó.

Permanecimos sentados en silencio durante largo rato, mirándonos.

¿Qué más se podía decir?

CAPITULO 25

Me dieron de alta del hospital de Sasebo en la última semana de enero de 1943. Los largos meses de cuidados médicos habían terminado. Me presenté en mi primera unidad, el Ala de Cazas de Tainán, de la Undécima Flota Aérea, ahora acantonada en Toyohashi, en Japón central.

Me había incorporado al Ala durante su formación, en septiembre de 1941, en Tainán, Formosa. De los 150 pilotos que salieron de Tainán durante la gran embestida japonesa a través del Pacífico, menos de veinte seguían ahora con vida. Esos veteranos constituían el núcleo de la nueva ala, la mayoría de cuyos miembros eran pilotos novatos, sacados apresuradamente de las escuelas de adiestramiento de Tsuchiura y otras bases aéreas.

El comandante Tadashi Nakajima en persona me saludó cuando llegué a Toyohashi. Ni él ni yo suponíamos que nos encontraríamos allí, en lugar de reunirnos en Rabaul. Gracias al cielo, Nakajima volvía a ser mi superior. No incurrió en tontería alguna sobre mi presunta incapacidad para volar, y al día siguiente subí al aire. ¡Sólo que... en una Fortaleza Volante!. Era el mismo B-l7 que el ejército había capturado en Bandung, Java, en marzo de 1942. Todos los hombres de mi equipo anterior subieron al gran bombardero. Nos emocionó muchísimo hacerlo en ese aparato, que nos impresionó con su excelente obediencia a los mandos y, ante todo, con

el funcionamiento de precisión de todo su equipo. Ningún aparato japonés grande que hubiese conocido hasta entonces podía equiparársele.

Al día siguiente volví a mi primer amor: el Zero. No puedo describir el asombro por los sentimientos que renacieron en mí cuando llevé al aire al ágil caza. Respondía como un sueño. Un simple movimiento de la muñeca... ¡y ya partía!. Hice toda clase de acrobacias, paré al Zero de cola, piqué, me deslice de ala. Otra vez me embriagaba el aire.

Como oficial, adquirí una perspectiva totalmente nueva de la guerra. A los enganchados se les negaba acceso a los informes de combate secretos que la Amada distribuía a su personal de oficiales. Varios días después de mi llegada a Toyohashi, Nakajima me mostró, sin hablar, el informe sobre nuestra retirada de Guadalcanal, el 7 de febrero de 1943, exactamente seis meses después de que los norteamericanos desembarcaran. Las radios vociferaban sobre retiradas estratégicas, sobre fortalecimiento de nuestras líneas defensivas, pero los informes secretos revelaban una aplastante derrota y pérdidas escalofriantes.

Dos divisiones completas de tropas del ejército habían sido aniquiladas por un enemigo que luchaba salvajemente. La Armada había perdido el equivalente a toda una flota de tiempos de paz. En el fango, frente a Guadalcanal, se herrumbraban los cascos de no menos de dos acorazados, un portaaviones, cinco cruceros, doce destructores, ocho submarinos, centenares y centenares de cazas y bombarderos, por no hablar de todos los pilotos de cazas y de todas las tripulaciones de bombarderos muertos.

¿Qué nos había sucedido?. Habíamos recorrido el Pacífico con impunidad. Una y otra vez derrotamos a los cazas enemigos, Pero los informes secretos del frente nos hablaban de nuevos cazas enemigos, muy superiores a los P-39 y P-40.

Y por primera vez me enteré de lo que había ocurrido en realidad en Midway, en junio pasado. ¡Cuatro portaaviones! ¡Y casi 300 aviones, con la mayoría de sus pilotos, perdidos!. Era increíble.

El corazón se me contrajo cuando vi a los nuevos pilotos que llegaban, destinados al Ala de Tainán. Eran jóvenes ansiosos y serios, indudablemente valientes. Pero la decisión y el arrojo no eran susti-

tutos de la destreza, y esos hombres carecían del delicado temple que necesitarían contra los norteamericanos que atacaban en el Pacífico en número cada vez mayor. Esos reclutas, con sus rostros resplandecientes... ¿llenarían el enorme vacío dejado por hombres como Sasai y Ota?. ¿Cómo?. ¿Cómo, en nombre del cielo, podía esperarse de ellos que hicieran eso?.

Su adiestramiento en Toyohashi era severo. Desde el alba hasta el ocaso, los instructores los hacían esforzarse. Estudios en las aulas, y más y más vuelos. Enseñarles a mantener sus formaciones. ¡Eso que tiene ahí es una palanca de mando, no un mango de escoba!. ¡No pilote su avión, conviértase en parte de él!. Así se ahorra combustible... oprima el disparador para ráfagas cortas, no queme sus ametralladoras. Todas las lecciones de batallas pasadas, revividas, tratando de inculcar las valiosas lecciones, las pequeñas tretas, las ventajas, en esos nuevos hombres.

Pero no teníamos tiempo suficiente. No podíamos vigilar errores individuales y tomarnos las largas horas que hacían falta para eliminar los errores de los estudiantes. Casi no pasaba un día en que autobombas y ambulancias no corrieran por las pistas, con las sirenas aullando, para sacar a uno o más pilotos del avión que habían destrozado en un despegue o aterrizaje torpes.

No todos los nuevos pilotos estaban tan mal equipados para dominar los aviones y cazas de adiestramiento. Muchos parecían tan dotados en el aire como los grandes ases de 1939 y 1940. Pero eran lamentablemente escasos, y no habría para ellos un intervalo tranquilo en el cual acumular muchas horas en el aire, o experiencia de combate, antes de que los lanzaran contra los norteamericanos.

Menos de un mes después de la caída de Guadalcanal, nos llamaron para una conferencia especial de oficiales, para enterarnos de la noticia de otro desastre. El informe se mantuvo en secreto durante todo el resto de la guerra, y nunca se reveló al pueblo japonés. A puertas cerradas, leí que un convoy japonés de más de veinte barcos -doce transportes, ocho destructores y varios auxiliares menores- había tratado de desembarcar tropas del ejército en Lae, mi vieja base de cazas. Por lo menos 100 cazas y bombarderos enemigos atacaron al convoy en mar abierto, con decididas pasadas, y hundieron a todos los transportes y, por lo menos, a cinco de los destructores.

La noticia sugería un desastre más grande que el de Guadalcanal, pues significaba que el enemigo dominaba los cielos, al norte, hasta Lae, y que estábamos impotentes para detener esos ataques increíblemente eficaces contra nuestros barcos.

Varios días después, se le ordenó al Ala Aérea de Tainán, que se trasladase sin demora a Rabaul. El comandante Nakajima me preguntó si lo acompañaría de vuelta al Pacífico suroeste. ¿Cómo podía creer que yo quisiera hacer otra cosa?. Nakajima me dijo que, a pesar de la pérdida de mi ojo derecho, tenía la convicción de que yo era mejor que los nuevos pilotos. Esa noche, el Cuartel Central publicó una lista de los hombres que se trasladarían a Rabaul. Mi nombre figuraba un ella.

Pero no contamos con el cirujano jefe de Toyohashí. Se enfureció cuando leyó mi nombre en la lista.

Irrumpió en la oficina de Nakajima, y dio rienda suelta a su cólera sobre el desventurado comandante.

-¡Se ha vuelto loco! -rugió-. ¿Quiere matar a este hombre?. ¿Qué le pasa, que se le ocurre siquiera enviar a un piloto tuerto al combate?. ¡No tendría la menor oportunidad!. ¡Todo el asunto es ridículo!. ¡No permitiré que Sakai sea trasladado a Rabaul!. -Pudimos oírlo gritar desde el otro lado del aeródromo.

Nakajima protestó que yo era mejor que la mayoría de los nuevos aviadores, y que, con dos ojos o con uno, nadie podía reemplazar mi habilidad detrás de los mandos de un Zero, ni, por supuesto, mi larga experiencia de combate, El cirujano se negó a ceder un milímetro. Entonces Nakajima se encólerizó. Discutieron durante varias horas pero, a la larga, fue el cirujano quien salió triunfante. Convenció a Nakajima de que cambiara de opinión.

Cuando salió de la oficina del comandante, corrí hacia él y le pedí que modificara su idea. Me miró con incredulidad. Trató de hablar, pero la cara se le puso cada vez más roja, hasta que gritó "¡Cállese!", y se alejó, mascullando que todos los aviadores estaban locos.

Me destinaron, como instructor de vuelo, a la Base Aérea de Omura, cerca de Sasebo.

La nueva ala llegó a Rabaul el 3 de abril. Antes de que pasara una semana leí. en los informes del frente de combate, que habían realizado ataques importantes contra Guadalcanal, bahía Milne, Port Dar-

win y otros blancos críticos. En cuatro misiones, los cazas enemigos y los cañones antiaéreos derribaron no menos de cuarenta y nueve aviones del ala.

Un desastre seguía a otro. El 19 de abril, un horrible rumor, confirmado poco después, circuló entre los oficiales. El 18, el almirante Isoroku Yamamoto, el estimado comandante en jefe de la Armada Imperial Japonesa, resultó muerto. Leí y releí el informe de la acción. El almirante Yamamoto viajaba como pasajero en uno de los bombarderos escoltados por cazas Zero, cuando de pronto varios de los nuevos cazas norteamericanos P-38, atravesaron la protección de los Zero e hicieron pedazos a los dos bombarderos.

Y yo estaba inmóvil en Omura, adiestrando a nuevos pilotos. Me resultaba difícil creerlo cuando los veía traquetear por la pista, subir al aire a empellones. La Armada pedía pilotos frenéticamente, y la escuela se ampliaba con requisitos de ingreso cada vez más bajos. Hombres que jamás habrían podido soñar siquiera en acercarse a un caza, antes de la guerra, eran lanzadas ahora a la batalla.

¡Todo era urgente!. Se nos decía que hiciéramos pasar de prisa a los hombres, que nos olvidáramos de los aspectos más sutiles, y que sólo les enseñásemos a volar y disparar. Uno tras otro, de a uno, de a dos, de a tres, los aviones de adiestramiento se estrellaban contra el suelo o volaban como enloquecidos, Durante largos y tediosos meses, traté de hacer mejores pilotos de caza de los hombres que nos endosaban en Omura. Era una tarea inútil. Nuestras instalaciones eran magras, la demanda demasiado grande, los estudiantes muchos.

Sentí que me enmohecía. Ya no cabía duda de que nuestro país estaba en problemas. La población civil no tenía conciencia de ese hecho, ni los estudiantes, ni ninguno de los enganchados. Pero los oficiales que veían los informes, que habían estado en combate, se daban cuenta de la gravedad de la situación. La mayoría se aferraba a su inquebrantable convicción de que Japón saldría vencedor, pero las fiestas en celebración de victorias y los gritos de alegría eran cada vez menos, y más espaciados que antes.

Ni siquiera mi alejamiento respecto al campo de batalla redujo la proximidad o el dolor de la guerra. En septiembre de 1943 me sentí sacudido al enterarme de que un viejo e íntimo amigo, uno de los más grandes pilotos de Japón, Kenji Okabe, había sido derribado y

había muerto sobre Bougainville. Fue compañero mío en Tsuchiura, y era el as que había establecido el récord de nuestra Armada al derribar a siete aviones enemigos en un solo día de lucha.

¿Tendrían fin sus muertes?.

Mientras seguía leyendo, sentí deseos de llorar. Después del sensacional día de Okabe en el aire, sobre Rabaul, el almirante Ninichi Kusaka, comandante de la Undécima Flota Aérea, pidió al Cuartel General de Tokio que concediese a su piloto una medalla por su destacado valor. Nada había cambiado. Tokio rechazo la petición sobre la base de "no hay precedentes", tal como había rechazado, un año antes, la del capitán Saito. Pero el almirante Kusaka no se dejó apartar a un lado can tanta facilidad. Irritado por la decisión del Cuartel General, el almirante hizo a Okabe una entrega honorífica especial, le regaló su propia espada ceremonial.

Tres días más tarde, Okabe moría envuelto en llamas, cuando su Zero se incendió.

CAPITULO 26

En abril de 1944, después de largos y fatigosos meses de adiestrar a aspirantes a pilotos en Omura, me trasladaron al Ala Aérea de Yokosuka. Antes de la guerra, Yokosuka era un destino codiciado, ya que se trataba de una unidad aérea de la Guardia Imperial, que protegía el acceso aéreo a Tokio. Ahora, sólo era otra ala más. Los días de asignaciones codiciados habían pasado.

Con los informes secretos de que disponía como oficial, pude mantener una apreciación ajustada de la guerra. Los documentos secretos estaban muy lejos de ser las bazofias vociferadas por las radios al pueblo inadvertido. En el Pacífico, por todas partes, nuestras unidades se veían obligadas a retroceder. Fuerzas Especiales norteamericanas increíblemente poderosas, unidades de flota cuyas dimensiones hacían trastabillar la imaginación, merodeaban por el Pacífico casi a voluntad.

Yo leía informe tras informe, en los que se relataban los criminales estragos producidos por esas veloces flotas atacantes. La fuerza aérea del ejército enemigo había crecido enormemente en su poderío. Sus P-39 se elevaban a centenares por encima del alcance de nuestros cazas, y elegían el momento y lugar del combate a voluntad. Nuevos tipos de cazas y bombarderos aparecían casi todos los días, y los relatos de nuestros pilotos sobre su comportamiento, muy superior, constituían un mal presagio para el futuro. Todavía nos aferrábamos

a Rabaul. pero ese bastión, otrora poderoso, ya no amenazaba a Moresby ni a las otras bases del enemigo. Rabaul sufría en más de un sentido. Los norteamericanos la usaban para sus prácticas de bombardeo, para ejercitar a sus nuevos reemplazos.

Poco después de llegar a Yokosuka, pedí licencia y tomé el tren de la base naval a Tokio, a noventa minutos apenas de distancia. La familia de mi tío me dio la bienvenida como si su propio hijo hubiese ido a visitarlos. Sabía que en cualquier momento podía dejar la base por varias horas, o más; ése era mi "hogar".

Esa noche, después de la cena, Hatsuyo se dedicó a censurarme por no haberme casado aún. Sus bromas parecían tan serias como divertidas, y yo le repliqué:

-¿Por qué sigues soltera, mi querida prima?. ¿Qué te pasa, que no elegiste un buen esposo?.

Mis tíos interrumpieron los fuegos de artificio, riéndose por nosotros.

-¡Los dos -se burló mi tío- son tan exigentes para elegir...!

Sonreí.

-Nd veo por qué Hatsuyo-san no eligió un esposo. Mírenla. Es tan hermosa como cualquier estrella cinematográfica del país. ¿Y cuántas muchachas pueden jactarse hoy de ser pianistas consumadas? -Sonreí-, Creo -dije, mirando a Hatsuyo- que podrían elegir para ella un excelente esposo.

Mis tíos sonreían ante mis observaciones, Pero no Hatsuyo. Me miró con furia, y apartó la mirada.

-¿Qué ocurre, Hatsuyo-san?

No me prestó atención. Me sobresalté; estaba furiosa. Cambié de tema en el acto.

-Hatsuyo-san, ¿quieres hacerme un favor?. ¿El piano?. Hace mucho tiempo que no me honras con un recital.

Me dirigió una mirada interrogadora.

-¿Recuerdas cuando me inscribí en la escuela?. Tocaste, déjame recordar... Sí, ya sé. Mozart. ¿Quieres tocarlo de nuevo?.

En respuesta, Hatsuyo se encaminó hacia el piano y se sentó. ¡Mientras sus dedos acariciaban las teclas de marfil, quién habría pensado que una guerra rugía a lo largo de miles de millas, en el Pacífico!. Cerré los ojos y vi mentalmente los escapes azules de los

cazas y bombarderos que carreteaban por las pistas, escupiendo polvo y piedras hacia atrás, elevándose con un atronador crescendo, para desaparecer en la noche; muchos de ellos no volverían.

Y ahí estaba yo sentado, en los suburbios de Tokio, tranquilo, con el cuerpo entero y bien, el estómago repleto, regodeándome en la calidez y el afecto de esa gente que me quería no menos que a un hijo. Y otros morían. Era un mundo extraño.

La música se detuvo. Hatsuyo siguió sentada al piano durante unos momentos, y luego se volvió y me dirigió una mirada rara. Tenia los ojos muy grandes e interrogadores, y habló con suavidad.

-Saburo-san, deseo tocar otra cosa, especialmente para ti. Escucha con cuidado. Te dirá algo que no puedo expresar con palabras.

¡Parecía tan extraña!. Y entonces el rostro se le inundó de rubor, y apartó la mirada con rapidez.

Tocó durante un largo rato. La música brotaba del piano, se elevaba con suavidad y vagaba por la habitación; luego resonó con estré pito y subió. Miré a esa joven. La conocía, y sin embargo, no la conocía. Nunca había visto a Hatsuyo así. ¿Qué habría querido decir cuando manifestó: "Te dirá algo que no puedo expresar con palabras"?.

¡De pronto me di cuenta de que miraba a Hatsuyo, no como a una joven, no como a mi prima, sino como a una mujer!. La veía realmente por primera, vez, atenta al teclado, los dedos volando sobre éste, el rostro tenso mientras volcaba su alma en la música

¿Hatsuyo?. ¿Y yo?. El pensamiento era anonadador. Pero ella ya no era una niña. ¡Despierta, Sakai, pedazo de tonto!. Es una mujer. ¡Te está diciendo, ahora, en este momento, que se ha enamorado de ti!. Ahora sabía qué había querido decir. En una oleada de emoción, deseé poder responderle. No puede ser, me dije, ¡Pero era; es!. Es Hatsuyo. Estás enamorado de ella, tonto, y ni siquiera sabías cuales eran sus sentimientos. Recordé el hospital, cuando me echó los brazos al cuello y sollozó mientras me decía que estaba segura de que yo volvería a volar.

De modo que me amaba, y desde hacía mucho más tiempo del que me atrevía a imaginar. Era tan extraño... En ese momento supe que también yo estaba enamorado. De ella. ¿Pero qué podía hacer?. Había pasado por esos meses oscuros, tiempo atrás, en que Fujiko lloró ante mi rechazo. ¿Los motivos eran ahora menos decisivos?.

¿Pude entonces rechazar el amor de Fujiko porque estaba semiciego, y hacer ahora algo menos que desoír el ruego no pronunciado de Hatsuyo?.

¿Cómo podía humillar ahora mi orgullo, hacer caso omiso de estas mismas convicciones, fingir que milagrosamente podía ver otra vez con claridad, y lo bastante bien como para subir al aire, como el as que alguna vez fui?. ¿Podía hacer todo eso y, al mismo tiempo, conservar mi integridad? ¡No!.

En lo que se refería a Hatsuyo, había desperdiciado su mensaje en mí. No di indicios de que supiese qué me estaba diciendo, y que tenía fervientes deseos de responder, Cuando Hatsuyo terminó de tocar, esperé el tiempo exigido por la cortesía y luego me retiré a descansar, pretextando cansancio. Pero pasé muchas horas sin dormir.

Durante mi asignación en Yokosuka, visitaba Tokio a menudo. En los dieciocho meses de mi ausencia, la capital había cambiado. Ya no existían el color y la alegría. La gente ya no reía con tanta rapidez o tan cordialmente. Las calles estaban grises y huecas. La gente caminaba con la cabeza gacha, concentrada en sus problemas. La "Marcha del Barco de Guerra" ya no producía entusiasmo. Demasiados hijos de esas mismas personas, demasiados esposos y hermanos, tíos y sobrinos, no volverían ya al hogar.

Pero Tokio no reflejaba todavía con veracidad la guerra, aunque el alborozo había terminado. En las tiendas escaseaban las mercancías, y ahora existía un racionamiento estricto. La gente desafiaba el viento y el frío en largas colas, esperando recibir tazones de caldo humeante. Pero el territorio patrio seguía intacto, aparte de la incursión aislada de 1942, al audaz vuelo de los bombarderos de Doolittle, que había atravesado a ciudad y huído a China, Tokio y todas nuestras ciudades se habían mantenido invioladas ante el estruendo y los aullantes trozos de acero de las bombas norteamericanas.

La guerra llegó a Japón en junio de 1944. El efecto que ello produjo sobre nuestra población fue inconfundible. El 15 de junio, el pueblo de Japón se sintió sacudido al enterarse de que veinte bombarderos, tremendos gigantes del aire que empequeñecían al poderoso B-17, habían recorrido en su vuelo una increíble distancia desde China, para atacar una ciudad en Kiushu del norte. La incursión produjo muy pocos daños, y veinte aviones no eran causa suficiente

para provocar una gran excitación nacional. Pero en los hogares y las tiendas, en las fábricas y las calles, en todos los rincones de Japón, la gente habló de la incursión, discutió el hecho de que nuestros cazas no hubieran podido detener a los bombarderos. Todos formulaban las mismas preguntas. ¿Qué vendría después?. ¿Cuándo?. ¿Y cuántos bombarderos llegarían?.

Los noticieros les dieron más motivos de preocupación. Los norteamericanos habían invadido Saipán. La guerra había llegado al país, en más de una forma. Saipán no estaba muy lejos. Se desenrollaron mapas, y nuestra gente buscó el puntito diminuto que no estaba tan lejos de la línea costera. Y se miraban unos a otros. Comenzaron a poner en tela de juicio -nunca en voz alta, sino en conversaciones furtivas- los incesantes informes sobre victorias. ¿Cómo era posible que hubiéramos destrozado los barcos enemigos, destruído sus aviones, diezmado sus ejércitos, si habían invadido Saipán?. Era una pregunta que todos se hacían, pero que muy pocos se atrevían a responder.

En cuanto recibimos la noticia del ataque a Saipán, poderosas unidades de nuestra flota zarparon hacia las Marianas para encarar lo que todos, en Yokosuka, sabían que seria una de las batallas decisivas de la guerra. Ya no invadíamos islas extranjeras; protegíamos las puertas mismas de nuestra patria.

A la mañana siguiente el Ala de Yokosuka recibió órdenes de trasladarse a la isla de Iwo Jima. Nuestro alto mando temía que, asegurada Saipán, los norteamericanos atacaran luego ese punto estratégico. Con Iwo Jima en sus manos, todo Japón correría peligro. Las grandes batallas de las Marianas ya son historia. Saipán cayó ante la tremenda embestida enemiga. Nuestra Armada sufrió una aplastante derrota, y las fuerzas especiales norteamericanas recorrieron el Pacífico, todopoderosas, indomables y temibles.

A todos nos sorprendió el hecho de que Iwo Jima no fuese invadida en el verano de 1944. ¡La isla apenas podía defenderse!. Una fracción de la fuerza que tomó Saipán podía haber capturado las playas de Iwo Jima y aplastado la resistencia simbólica que podían ofrecer las menguadas fuerzas que entonces teníamos en la isla. Por algún motivo desconocido, la invasión se demoró durante muchos largos meses y, en ese tiempo, el Ejército y la Armada llevaron armas y hombres a la estratégica islita.

Cuando el Ala Aérea de Yokosuka recibió órdenes de establecer una defensa aérea de la isla, sólo pudimos destinar treinta Zeros a la tarea. Treinta cazas, en esencia los mismos Zeros con los cuales había combatido en China cinco años antes. ¡Y eso fue todo!. Pero la invasión no llegó. Pensamos que ese giro de los acontecimientos era nada menos que un milagro.

El comandante Nakajima estaba de vuelta en Yokosuka. Un mes después de salir de Toyohashi hacia Rabaul, Tokio le ordenó que volviese a Japón para ser reasignado a Yokosuka, donde debía ayudar a producir nuevos pilotos de cazas, a un ritmo vertiginoso. Y ahora, después de un año en la patria, partía de nuevo, pero para una campaña de proporciones más épicas que ninguna que jamás hubiese emprendido.

Recibí la orden de presentarme en su oficina.

-Sakai, ¿por qué no viene conmigo esta vez? -preguntó-. Ya sabe cuanto ansío que vuele conmigo de nuevo. No me importa qué digan los médicos; usted era y sigue siendo un piloto excelente. Lo demuestra cada vez que le veo volar.

Hizo una pausa.

-Seamos totalmente sinceros, Saburo. Usted conoce mejor que ninguno de nosotros la dudosa capacidad de estos nuevos pilotos. Temo por sus vidas, cuando se enfrenten a los nuevos aviones norteamericanos. Necesitamos algo que apuntale su moral, que les infunda una mayor voluntad de combatir.

-Ya ve, Saburo, que lo necesito conmigo. Desesperadamente. Usted es casi un dios para estos hombres. Si vuela con nosotros, su moral se elevará, Lo seguirán a cualquier parte.

-¿Necesita preguntármelo, señor? -estallé-. ¿Me pregunta si iré con usted?. ¡Cuántas veces lo intenté!. ¡Cuántas veces se me dijo que no!. "No puede volar, Sakai". "Está semiciego, Sakai.". "Usted ya no sirve, Sakai." ¡Por supuesto que quiero ir!. ¡Quiero ir con usted, señor, quiero volver a combatir!.

Los tiempos habían cambiado. Ningún cirujano presentó acaloradas protestas para impedir que me fuese. Ya no existían sutilezas como la de mantener fuera de la guerra a un piloto tuerto. No podíamos permitirnos el lujo de seguir preocupándonos por detalles tan pe-

queños. Japón corría peligro, y un piloto tuerto que tuviese mi experiencia de combate ya no era una carga.

Volvía a campear por mis derechos. Mi país me necesitaba.

Recibimos órdenes de partir en el acto a Iwo Jima. Ni siquiera tuvimos tiempo para comunicarnos con nuestras familias. No hubo despedidas.

En la mañana del 16 de junio, despegamos de Yokosuka y ordenamos nuestra formación mientras volábamos hacia la distante isla. No llegamos a Iwo. Después de 100 millas de enloquecido vuelo en un cielo de gruesas nubes bajas y de lluvias torrenciales, nos vimos obligados a regresar a Yokosuka. Había comenzado la estación de lluvias de Japón. Nakajima y yo habríamos podido llegar a Iwo, lo mismo que varios de los otros aviadores. Pero la mayoría de los treinta pilotos de nuestro grupo eran inexpertos. Las tormentas los habrían separado de nuestra formación en un santiamén, y ése habría sido nuestro final.

Iwo Jima es una pequeña isla situada a 1.000 kilómetros al sur de Yokosuka. Tiene apenas tres kilómetros en su punto de mayor anchura. En un mapa global, Iwo parece ser el último de una larga serie de estribaciones del grupo de las Bonin, que va de Yokosuka a Guam. Pero ya se sabe que los mapas son engañosos, y en las vastas extensiones del Pacífico la distancia entre cada minúsculo afloramiento de tierra puede llegar a proporciones aterradoras. Sin radar, y por cierto, que sin radios en nuestros cazas Zero, no nos atrevimos a correr el riesgo de perder la mayoría de nuestros aviones.

Nuestra experiencia en ese sentido, había sido trágica. A principios de 1943, varias escuadrillas de cazas del ejército, tripuladas por pilotos que carecían de experiencia en vuelos de larga distancia sobre el océano, partieron de Japón hacia una base del sur. En el trayecto encontraron duras condiciones climáticas, pero se negaron a regresar. Casi todos los aviones desaparecieron en las interminables extensiones del Pacífico.

Lo intentamos de nuevo a la mañana siguiente, 17 de junio. Esta vez volamos menos de 150 kilómetros desde Yokosuka, antes de que las tormentas nos obligasen a regresar, aunque, irónicamente, ¡se informó que el tiempo sobre Iwo Jima y las Marianas era perfecto!. Languidecimos en nuestros alojamientos, escuchando los infor-

mes radiados de nuestras guarniciones en las islas, que nos hablaban de ataques aéreos enemigos durante todo el día y por la noche.

Cuatro veces despegamos hacia Iwo Jima, y cuatro veces, las furiosas tormentas frustraron nuestro vuelo. El 20 de junio, cuando hicimos nuestro quinto intento, las condiciones climáticas seguían estando muy por debajo de las normas mínimas de seguridad, Pero Nakajima estaba resuelto a seguir adelante. Los pilotos inexpertos pegaron los ojos a las alas y las colas de Los Zeros de delante, y nos esforzamos por abrirnos paso a través de las violentas corrientes ascendentes y las láminas cegadoras de lluvia.

Por supuesto, ninguno de nosotros sabía entonces que ése era el día en que las unidades principales de nuestra flota, sufrían una desastrosa derrota, ante los aviones y los cañones de la fuerta especial enemiga que asolaba las Marianas.

Por fin salimos del frente de la tormenta. Varios minutos más tarde, después de haber volado 1.000 kilómetros, la giba volcánica de Iwo apareció fuera del agua, Nakajima inició un amplio círculo sobre la segunda pista, por encima del monte Motoyama, en el centro de Iwo. ¡Creía que la polvorienta pista de Lae era mala, pero ésa era imposible!. Aterrizar en la cubierta de un vacilante portaaviones habría resultado más sencillo que descender en esa monstruosidad que teníamos debajo. Dos lados de la pista de aterrizaje eran altas paredes rocosas. El más leve resbalón al aterrizar, y... una bola de fuego. Al final de la pista, acechando al piloto descuidado que no encontrase sus frenos, esperaba un alto risco.

Nakajima se negó a llevar a sus hombres a la formidable pista. Condujo a su formación al primer aeródromo de las laderas meridionales de la isla volcánica. Allí había una pista larga y ancha. Uno tras otro, los cazas se dejaron caer desde el aire.

Más de noventa aviones flanqueaban la larga pista. No quedaba ni un centímetro de estacionamiento para nuestros cazas.

Nakajima agitó el brazo sobre la carlinga para indicar a los demás pilotos que lo siguieran. Un largo camino serpenteante iba desde el aeródromo principal hasta la segunda pista. La distancia era de más de un kilómetro y medio, y la pista menor se encontraba a un nivel más elevado que la que dejábamos. Me sentí ridículo mientras conducía el Zero por el camino. Esa fue mi primera -y última-

experiencia de trepar por el flanco de una montaña carreteando en un caza. Y en un convoy de treinta de ellos.

Un batallón de tropas del ejército observó nuestro extraño grupo, con sus nubes de polvo y sus repiqueteantes motores, las bocas abiertas con incredulidad. Muchos de ellos nos señalaron, rieron a carcajadas y nos lanzaron burlas. Para nosotros no era nada gracioso. Carretear en un Zero por esa tortuosa cuesta, con un caza delante mía y una hélice girando inmediatamente detrás, mientras todos tratábamos de tomar las cerradas curvas, era tan peligraso como mantener una formación compacta en medio de una espesa niebla.

Por fortuna habíamos llegado a Iwo durante una tregua temporal en la lucha. El día anterior, la isla se sacudía y temblaba bajo el impacto de miles de bombas de la fuerza especial norteamericana que navegaba frente a la costa. Ahora estaban de vuelta en Saipán, reduciendo metódicamente a polvo las fortificaciones de esa isla.

La guerra respetó a Iwo, durante tres días. Y no es que fuese un lugar en el que un hombre cuerdo quisiera quedarse voluntariamente. Era un sitio hosco, hostil, y tan incómodo como Rabaul, si no más. Pero nos dejaron tranquilos, y aprovechamos la tregua para bañarnos en los manantiales termales que burbujeaban por entre las rocas, de uno a otro extremo de las islas.

La guerra nunca nos pareció más extraña. Para entonces ya sabíamos que nuestra flota había sido destrozada en la batalla naval de las Marianas, y que en esa batalla habían muerto casi todos los pilotos de portaaviones. No cabía duda de que el abrumador poderío de Las fuerzas de invasión norteamericanas, apoyadas por muchos centenares de aviones y por los miles de cañones pesados de los barcos, aniquilarían a nuestras tropas de Saipán, hasta el último hombre. Y nosotros nos remojábamos en los baños termales de Iwo Jima.

Nuestros oficiales estaban desesperados. Conocían muy bien la ayuda que hacía falta en Saipán. ¿Pero qué podíamos hacer?. Un ataque en masa de nuestros cazas sólo habría tenido un efecto temporal, y de poca importancia, pues Saipán estaba a casi 1.000 kilómetros al sur de Iwo. Por otro lado, no era posible quedarnos cómodamente sentados en nuestras islas mientras nuestros amigos eran hechos pedazos. Y además existía otro factor. Si dejábamos a Iwo Jima sin la protección de decenas de cazas listos para el vuelo instan-

táneo, los norteamericanos -en esas horas sin vigilancia- podían superar las defensas de la isla y penetrar en ella, frente a la débil oposición.

Se resolvió, por último, que los cazas se quedarían, pero que los bombarderos atacarían a las naves de guerra norteamericanas que salían de Saipán. Cada ataque se haría de noche, y los bombarderos saldrían, sin escolta, en grupos de ocho o nueve.

Cuando vi a esos aviones rugiendo por las pistas de Iwo, con sus escapes azules iluminando las alas y el fuselaje, volvieron a mi mente los tiempos de Lae. Por fin entendí que había motivado a las tripulaciones de los Mitchell y los Marauder que atacaban Lae, día y noche, sin escolta, lanzando su desafío ante decenas de cazas Zero.

Ahora veía el reverso del cuadro, pero era peor. En los primeros meses de 1942, los bombarderos bimotores norteamericanos tenían una posibilidad de luchar. En el caso de los Betty, el asunto era distinto. Si un caza tenía a un Betty en su mira durante uno o dos segundos, si una bomba antiaérea rocíaba el fuselaje con sus candentes fragmentos, lo más probable era que ya no hubiese más bombardero, sino una rugiente masa de llamas que se desintegraba en el agua.

Las horas entre cada despegue y el regreso de los bombarderos supervivientes parecían interminables. Nuestros pilotos realizaban sus pasadas de bombardeo con la máxima valentía, y lograban algunos blancos. ¿Pero qué importancia tenía eso?. ¡Eran apenas picaduras de mosquito!.

Y todas las noches uno o dos aviones volvían cojeando a Iwo Jima, con el fuselaje y las alas perforados, las tripulaciones desesperadamente fatigadas, los ojos enrojecidos de ver caer a sus amigos, uno tras otro, aún antes de estar en condiciones de atacar. Los pocos pilotos que regresaban a la isla nos hablaban de los cazas que los perseguían en medio de una oscuridad total, y que encontraban inexorablemente a sus aviones; de trazadoras que estallaban con luz vivísima cuando les disparaban todos los cañones de los barcos norteamericanos. Brillantes explosiones, telas de araña de trazadoras, que parecían ser paredes de fuego impenetrable que les cerraban el paso cuando iniciaban sus pasadas de bombardeo.

En pocos días casi no quedó en la isla un bombardero Mitsubi-

shi bimotor. Y entonces Iwo lanzó sus bombarderos torpederos, aviones monomotor (Jill), que intentaron torpedeos de nivel cero. Les fue muy poco mejor que a los aviones más grandes.

El 24 de junio desapareció el sosiego que se había asentado sobre Iwo Jima. Serían las 5 y 20 de la mañana cuando las alarmas de ataque aéreo desencadenaron un tremendo alboroto en la isla. Los radares de advertencia precoz habían captado varios grupos grandes de aviones enemigos a menos de cien kilómetros al sur... y acercándose a toda velocidad.

Todos los cazas de la isla -más de ochenta Zeros- recorrieron atronadoramente la pista y se lanzaron al aire. Los mecánicos arrastraron los Betty y Jill que quedaban hasta los refugios.

¡Ya está!. La larga espera sería recompensada muy pronto. Tenía otra vez un Zero bajo mis manos, y en pocos momentos sabría -por la prueba del algodón del combate- si había perdido mi habilidad.

En el cielo había un nublado a 4.000 metros de altura. Los cazas se dividieron en dos grupos; cuarenta Zeros subieron por encima da la capa de nubes y los otros cuarenta -mi grupo- permanecieron debajo.

En cuanto terminé mi ascensión, un caza enemigo salió de golpe a través de las nubes, arrastrando un largo penacho de llamas y humo negro. Sólo pude echar una breve mirada al caza... Era de un nuevo tipo, inconfundible con sus anchas alas y el morro romo, el nuevo Grumman del cual tanto había oído hablar: el Hellcat. Viré en un amplio giro y miré hacia arriba... Otro Grumman salió de las nubes, en una picada vertical, arrastrando humo tras de sí.

Pisando los talones al caza humeante aparecieron veintenas de Hellcats, en picada vertical. Los cuarenta Zeros viraron y subieron para enfrentarse de lleno a los aparatos enemigos. No hubo vacilaciones por parte de los pilotos enemigos: Los Grumman se precipitaron chillando, al ataque. Y de pronto los aviones cubrieron todo el cielo, se arremolinaron desde el nivel del mar hasta la capa de nubes, en locas peleas cuerpo a cuerpo. Las formaciones se habían disuelto.

Entré en un rizo cerrado y salí de él a la cola de un Hellcat; lancé una ráfaga en cuanto el avión apareció en el telémetro. Describió un tonel, y mis balas sólo encontraron el aire. Pasé a una espiral vertical hacia la izquierda y seguí acortando la distancia, buscando

un blanco nítido en el vientre del avión. El Grumman intentó imitar el giro; durante el momento que necesitaba, la parte inferior de su aparato llenó mi telémetro, y disparé otra ráfaga. Las balas, de cañón estallaron a lo largo del fuselaje. Al instante siguiente, gruesas nubes de humo negro brotaron del avión, y cayó en una picada salvaje, incontrolada, hacia el mar.

Allí donde mirase, veía cazas, largas colas de humo, estallidos de llamas y aviones que estallaban. Miré demasiado tiempo. Ígneas trazadoras pasaron debajo de mi ala, e instintivamente eché la palanca a la izquierda, en un tonel, para ponerme detrás y lanzar una ráfaga. Erré. Picó fuera de mi alcance, demasiado veloz para poderlo seguir.

Me maldije por haber sido pescado desprevenido, y con igual vehemencia maldije mi ojo ciego, que dejaba o oscuras casi la mitad de mi campo de visión. Con tanta rapidez como me fue posible, me quité las correas del paracaídas y liberé mi cuerpo, para poder girar en mi asiento y compensar, de ese modo, la pérdida de visión lateral.

Y miré, sin un segundo que perder. Por lo menos media docena de Grumman estaban a mi zaga, buscando una posición de fuego. Sus alas estallaron en llamas chisporroteantes al disparar. Otro tonel a la izquierda -¡pronto!-, y las trazadoras pasaron de largo, inofensivas. Los seis cazas rozaron mis alas y subieron en giros a la derecha.

¡Pero esta vez, no!. ¡Oh, no!. Llevé el acelerador a fondo y barrené a la derecha, virando tras los seis cazas con toda lo velocidad que me permitía el Zero. Miré hacia atrás... no tenía otros cazas a la espalda. ¡Uno de esos sería mío, juré!. El Zero acortó rápidamente la distancia hasta el avión más próximo. A cincuenta metros de distancia abrí fuego con el cañón, y vi que las balas subían por el fuselaje y desaparecían en la carlinga. Debajo del vidrio apareció humo y vivos fogonazos; al instante siguiente, el Hellcat giró como enloquecido y cayó sobre un ala, con su reguero de humo creciendo segundo tras segundo.

¡Pero había más cazas a mi cola!. De pronto, no quise encararlos. La fatiga me cubrió como una capa asfixiante. En otros tiempos, en Lae, no habría perdido tiempo en hacer virar el Zero e ir tras

ellos. Pero ahora sentía como si me hubieran arrebatado la energía. No quería combatir.

Piqué y huí. En ese estado habría sido un simple suicidio oponerme a los Hellcat. Habría habido un error cualquiera, un segundo de demora en el movimiento de la palanca o la barra del timón... y ahí hubiera terminado todo. Necesitaba tiempo para recuperar el aliento, para quitarme de encima el vértigo repentino. Tal vez todo era producto de tratar de ver con un solo ojo tanto como antes veía con dos; sólo sabia que no podía luchar.

Huí hacia el norte, usando la sobrepotencia para alejarme. Los Hellcat regresaron y buscaron nuevas presas. Y entonces vi lo que para mí fue la más espantosa de los cientos de batallas aéreas en las cuales había participado. Miré hacia mi derecha, abajo, y quedé boquiabierto.

Un Hellcat describió un frenético barreno, tratando de escapar a un Zero aferrado tenazmente a su cola; el perseguidor disparaba ráfagas de su cañón, a no más de cincuenta metros. Más allá del Zero, otro Hellcat perseguía al caza japonés. Mientras miraba, un Zero se precipitó desde arriba y viró en un tenso giro en picada, tras el Grumman. ¡Iban uno tras el otro, en una larga fila serpenteante!. El segundo Zero, concentrado en el caza Hellcat perseguidor, parecía no ver al tercer Zero. que observaba todo aquello; viró en un giro cerrado y pescó al Hellcat perseguidor.

Era una sorprendente -y para mí horrible- columna de la muerte, que describía sus virajes, cada avión siguiendo al otro con decisión, disparando sus cañones hacia el blanco delantero. Un Hellcat, un Zero, un Hellcat, un Zero, un Hellcat, un Zero. ¿Eran todos tan estúpidos que ni un solo piloto, ni japonés, ni norteamericano, protegía su punto débil de la cola?

El caza delantero, el Grumman, resbaló mientras vomitaba humo, y luego se zambulló hacia el mar. Casi en el mismo momento el Zero perseguidor estalló en una bola de fuego. El Hellcat que había asestado el golpe mortal se mantuvo enteró menos de un segundo; Las balas de cañón del segundo Zero le arrancaron un ala, y cayo, girando locamente El ala acababa de desprenderse limpiamente del caza, cuando un cegador estallido de luz señaló la explosión del Zero. Y en el momento en que el tercer Hellcat se apartaba

de la explosión, las balas de cañón del tercer Zero hacían añicos su carlinga.

Los cinco aviones se precipitaron al mar. Vi los cinco chapuzones. El último Zero barrenó, viró y se alejó, único superviviente de la pelea.

Describí lentos círculos, al norte de Iwo, aspirando aire y tratando de aflojarme. El vértigo se disipó, y regresé al campo de batalla. La lucha había terminado. Todavía quedaban Zeros y Hellcats en el cielo, pero se encontraban muy separados, y los cazas de ambos lados iban formando sus propios grupos.

Adelante y a la derecha, vi a quince Zeros que entraban en formación, y me acerqué para unirme al grupo. Subí por debajo de la formación, y...

¡Hellcats!. Entonces entendí por qué el cirujano había protestado, hacía tiempo y tan vigorosamente, contra mi retorno al combate. Con un solo ojo, mi perspectiva estaba deformada, los detalles pequeños se me perdían al identificar aviones a distancia. Sólo me di cuenta de mi error cuando resultaron claras las estrellas blancas en las alas azules. No perdí tiempo en desprenderme del miedo que hacía presa en mí. Barrené hacia la izquierda y salí en un viraje cerrado, piqué para ganar velocidad con la esperanza de que los Grumman no me hubiesen visto.

No tuve esa suerte. La formación de Hellcats se quebró, y los aviones viraron en mi persecución. ¿Qué podía hacer?. Mis posibilidades parecían inexistentes.

No... aún quedaba una salida, y muy leve. Casi me encontraba sobre Iwo Jima. Si podía ganar en la maniobra a los otros aviones -tarea casi imposible, me di cuenta-, hasta que les quedase poco combustible y se viesen obligados a regresar...

Y entonces aprecié la velocidad de esos nuevos cazas. En pocos segundos se aproximaron. ¡Eran tan veloces!. No tenia sentido seguir corriendo...

Volví en un giro cerrado. La maniobra sobresaltó a los pilotos enemigos, cuando subí hacia ellos, virando en una espiral Me sorprendí; no se dispersaron. El caza delantero respondió con una espiral igual, e imitó mi maniobra a la perfección. Los cazas se negaron a ceder un solo centímetro.

Eso era algo nuevo. Un Airacobra o un P-40 habrían perdido al tratar de imitarme de ese modo, y ni siquiera el Wildcat podía mantener demasiado tiempo una espiral contra el Zero. Pero esos nuevos Hellcat... eran los aviones enemigos más maniobrables que jamás hubiese encontrado. Salí de la espiral para meterme en una trampa. Los quince cazas salieron de sus espirales en una larga columna. Al instante siguiente me encontré describiendo- círculos en el centro de un gigantesco anillo de Grummans. Por todas partes veía las anchas alas con sus estrellas blancas. Si alguna vez un piloto estuvo rodeado en el aire, ése fui yo.

Tuve poco tiempo para cavilar acerca de mi desdicha. Cuatro Grumman salieron de su círculo y picaron sobre mí Estaban demasiado ansiosos. Me aparté con facilidad mediante un barreno y los Hellcat pasaron de largo, fuera de control. Pero lo que pensé que había sido un pequeño barreno me puso a disposición de varios otros cazas. Un segundo cuarteto se precipitó fuera del anillo, pegado a mi cola.

Huí. Aceleré el motor a su potencia máxima y me alejé lo bastante para quedar por el momento fuera del alcance de sus cañones. Los cuatro aviones perseguidores no me preocupaban; sí, en cambio, el primer cuarteto. ¡Y cuanta razón tenía!. Habían vuelto a subir, después de su resbalón descendente. y estaban encima de mi, zambulléndose para otra pasada de fuego.

Oprimí el pie derecho sobre la barra del timón, y resbalé con el Zero a la izquierda. Luego la palanca, con energía a la izquierda, en un fuerte barreno. Chispeantes luces estallaron bajo mi ala derecha, seguidas por un Hellcat que se precipitaba.

Salí del barreno en un giro cerrado. El segundo Grumman estaba a unos 700 metros detrás de mí, con las alas ya envueltas en las llamas amarillas de sus cañones. Si no lo supe antes, lo sabía ahora. Los pilotos enemigos eran tan novatos como mis propios aviadores inexpertos; y ese podía ser un factor que tal vez me salvara la vida.

El secundo caza continuó acercándose, rocíando trazadoras por todo el cielo, trazadoras que no alcanzaban a mi avión. ¡Sigue, grité, sigue!. Adelante, gasta todas tus municiones; serás un motivo menos de preocupación. Viré de nuevo y huí. y el Hellcat se aproximó con rapidez. Cuando se hallaba a 300 metros, barrené hacia la izquierda.

El Grumman pasó debajo de mí, aún disparando al aire.

Perdí los estribos. ¿Por qué huír de un piloto tan torpe?. Sin pensarlo, barrené de nuevo y me puse a su cola. Desde cincuenta metros de distancia, lancé una andanada de disparos de cañón.

Errados. No había tenido en cuenta el deslizamiento causado por mi brusco viraje. Y de pronto no me importó qué pudiese ocurrirle al caza que tenía ante mí... Otro Grumman estaba a mi cola, disparando sin cesar. Una vez más: el barreno a la izquierda, que jamás me fallaba. El Hellcat pasó rugiendo, seguido por el tercer y cuarto cazas del cuarteto.

Otros cuatro aviones se encontraban casi directamente sobre mí, dispuestos a picar. A veces hay que atacar para defenderse. Pasé a un ascenso vertical, directamente debajo de los cuatro cazas. Los pilotos inclinaron las alas de un lado a otro, tratando de encontrarme. No tuve tiempo para dispersarlos. Tres Hellcat se lanzaron sobre mí desde la derecha. Eludí apenas sus trazadoras al esquivarlos con el mismo barreno a la izquierda.

Los cazas estaban de nuevo en su amplio anillo. Cualquier movimiento que efectuaba para escapar hacía que varios Grumman me cortaran el paso desde distintas direcciones. Describí círculos en el centro, buscando una salida.

Ellos no tenían intenciones de permitir que eso sucediera. Uno tras otro, los cazas se desprendían del círculo y venían hacia mí, disparando mientras se acercaban.

No puedo recordar cuantas veces atacaron, ni cuántas veces barrené para huir. La transpiración me bañaba el cuerpo y me empapaba la ropa interior. Tenía la frente perlada de sudor, que comenzó a gotearme en la cara. Maldije cuando el líquido salino me cayó en el ojo izquierdo... ¡No podía tomarme tiempo para quítarmelo con la mano! Sólo me fue posible parpadear, tratar de mantener alejada la sal, tratar de ver.

Me estaba cansando con rapidez. No sabía cómo podría salir del anillo. Pero resultaba claro que esos pilotos no eran tan competentes como sus aviones. Una voz interior parecía susurrarme. Repetía una y otra vez las mismas palabras...: ¡Velocidad... mantén la velocidad... olvídate del motor, quémalo, mantén tu velocidad!... Sigue barrenando... no dejes de barrenar...

Mi brazo comenzaba a entumecerse por el constante barrenado a la izquierda para eludir las trazadoras de los Hellcat. Si reducía una sola vez la velocidad al desviarme a la izquierda, ése sería mi final. ¿Pero cuánto tiempo más podría mantener esa necesaria velocidad en mis barrenos?.

¡Debía seguir haciéndolo!. Mientras los Grumman quisieran mantener intacto su anillo, sólo podría atacarme un caza a la vez. Y no dudaba de poder eludir a uno de los aviones a la vez, cuando hacía sus pasadas de ametrallamiento. Las trazadoras me rozaban, pero si querían derribarme tenían que acertarme con exactitud, No importaba si las balas pasaban a cien metros o a cien centímetros, siempre que pudiese esquivarlas.

Necesitaba tiempo para mantenerme alejado de los cazas que se precipitaban, uno tras otro, desprendiéndose del ancho anillo que mantenían a mi alrededor.

Barrené. Aceleración completa.

Palanca a la izquierda.

¡Ahí viene otro!.

El mar y el horizonte giran locamente.

¡Deslizamiento!.

Otro.

¡Pasó cerca!.

Trazadoras. Brillantes. Fulgurantes. Chispeantes.

Siempre por debajo del ala.

Palanca al costado.

¡Mantén la velocidad!.

Barreno a la izquierda.

Barreno.

¡Mi brazo!. ¡Ya casi no lo siento!.

Si alguno da los pilotos de los Hellcat hubiese elegido una aproximación diferente para su pasada de fuego, o se hubiese concentrado con más cuidado en su puntería, sin duda me habría derribado. Los pilotos enemigos no apuntaron una sola vez al punto hacia el cual, se movía mi avión. Si un solo caza hubiera dirigido sus trazadoras hacia el espacio vacío delante de mí, al lugar en dirección del cual barrenaba en cada ocasión, mi avión habría volado hacia sus balas.

Pero hay algo de singular en los aviadores. Su psicología es

extraña, si se exceptúa a los muy pocos que se destacan y llegan a ser ases. El noventa y nueve por ciento de los pilotos se adhieren a la fórmula que les enseñaron en la escuela, Si se los adiestra de modo que sigan cierta pauta, entonces, pase lo que pase, jamás pensaran en violarla cuando participen en una batalla en la cual la vida y la muerte sa mezclan y confunden.

De modo que ese enfrentamiento se reducía a una prueba de resistencia hasta el momento en que mi brazo cediese y yo vacilara en mi barreno evasivo, o a la disponibilidad de combustible de los Hellcat. Ellos todavía tenían que regresar a sus portaaviones.

Miré el velocímetro. Casi 560 kilómetros por hora. Lo máximo que podía hacer un Zero.

Necesitaba resistencia en algo más que mi brazo. El caza también tenía sus limitaciones. Temía por sus alas. Se curvaban bajo la repetida violencia de las maniobras de barrenos evasivos. Existía la posibilidad de que el metal se quebrase bajo la continua presión, y el ala se desprendiera del Zero, pero eso no estaba en mis manos. Sólo podía seguir volando. Debía imponer al avión los barrenos evasivos, o morir.

Barreno.

¡La palanca a fondo!.

Deslizamiento.

Ahí viene otro.

¡Al demonio con las alas!. ¡Barrena!

No oía nada. El ruido del motor del Zero, el rugido atronador de los Hellcats, el intenso staccato de sus cañones de calibre 50, todo había desaparecido.

Me ardía el ojo izquierdo.

El sudor me goteaba en él.

No podía enjugármelo.

¡Cuidado!.

La palanca, patea la barra,

Ahí vienen las trazadoras. Erraron de nuevo.

El altímetro había descendido; el océano se encontraba directamente debajo de mi avión. Mantén las alas en alto, Sakai, la punta del ala se clavará en una ola. ¿Dónde había comenzado la pelea?. A cuatro mil metros. Cuatro kilómetros de deslizamientos y barrenos

para eludir las trazadoras, cada vez más bajo. Ahora ya no me quedaba altitud.

Pero los Hellcat no podían hacer sus pasadas de fuego como antes. No podían picar, no les quedaba espacio para salir de sus picadas. Ahora intentarían alguna otra cosa. Me quedaba muy poco tiempo. Sostuve la palanca con la mano izquierda, sacudí la derecha con vigor. Me dolía. Todo me dolía. Un dolor sordo, un entumecimiento cada vez mayor.

Ahí vienen, resbalando desde su anillo. Ahora se muestran cuidadosos, temen lo que yo pueda hacer de repente. Un tonel. Una pasada en barreno.

No resulta difícil salir del paso. Resbalar a la izquierda. Mirar.

Las trazadoras.

Surtidores que brotan del agua. Salpicaduras. Espuma.

Aquí viene otro.

¿Cuántas veces me han atacado ya de esa manera?. Ya he perdido la cuenta. ¿Cuándo se cansarán?. ¡Debe de estar acabándoseles el combustible!.

Pero yo ya no podía barrenar con eficacia. Los brazos se me entumecían. Perdía el tacto. En lugar de girar con un rápido y seco movimiento de barreno, el Zero se arqueaba en un óvalo desfigurado, y se estiraba en cada maniobra. Los Hellcat lo vieron. Insistían en sus ataques, más osados ahora. Sus pasadas eran tan veloces, que ya casi no tenían tiempo para una breve pausa.

Ya no podía seguir asi. ¡Debía terminar!. Salí de otro barreno a la izquierda, pateé la barra del timón y llevé la palanca a la derecha. El Zero viró en respuesta, y lo aceleré para buscar una brecha en el anillo. Bajé de proa, acelerando, sobre el agua. Los Hellcat se arremolinaron durante un instante de confusión. Y después volvieron a seguirme.

La mitad de los aviones formaron una barricada arriba, mientras que los demás, en un apiñamiento de cañones que vomitaban fuego, se lanzaban tras de mi. Los Hellcat eran demasiado veloces. En pocos segundos estuvieron a distancia para abrir fuego. Continué virando a la derecha, maniobrando el Zero de modo que se sacudía con energía en cada movimiento. A la izquierda, surtidores de espuma blanca bro-

taron en el aire, de las trazadoras que continuaban errando a mi avión por un pelo.

Se negaban a abandonar. Los cazas de arriba se precipitaron ahora sobre mí. Los Grumman que venían inmediatamente detrás, dispararon sus andanadas, y los Hellcat que picaron, trataron de adelantarse a mis movimientos. Casi no podía mover los brazos y las piernas. No había salida, Si continuaba volando bajo, sería cosa de apenas uno o dos minutos antes de que moviera la palanca con demasiada lentitud. ¿Por qué esperar a morir, huyendo como un cobarde?.

Eché la palanca hacia atrás con las manos casi hundidas en el vientre. El Zero chilló al subir, y allí, a menos de cien metros de mí, había un Hellcat, con su asombrado piloto tratando de ubicar mi avión.

Los cazas que iban detrás de él, ya viraban hacia mí. No me importó cuántos fueran. Quería a ese caza. El Hellcat se sacudió, enloquecido, para huir. ¡Ahora!. Oprimí el disparador, las trazadoras volaron. Mis brazos estaban demasiado cansados. El Zero vaciló: no pude mantener los brazos firmes. El Hellcat describió un empinado barreno, subió, y huyó.

El rizo había ayudado. Los otros cazas se arremolinaban, confundidos. Acendí y volví a escapar. Los Grumman me perseguían. Los tontos que los pilotaban, disparaban desde 500 metros. Derrochen sus municiones, derrochénlas, grité. ¡Pero eran tan veloces!. Sus trazadoras pasaron junto a mi ala y barrené con desesperación.

De pronto, Iwo apareció debajo. Balanceé las alas, con la esperanza de que los artilleros de tierra viesen las marcas rojas. Fue un error. La maniobra aminoró mi velocidad, y los Hellcat me rodearon de nuevo.

¿Dónde estaban los cañones antiaéreos?. ¿Qué pasaba ahí abajo, en la isla?. ¡Disparen, idiotas, disparen!.

Iwo estalló en llamas. Brillantes fogonazos recorrieron la isla. Aparentemente, disparaban todos los cañones, escupiendo trazadoras al aire. Los estallidos hicieron sacudirse al Zero. Furiosas explosiones de humo aparecieron en el aire, entre los Hellcats. Éstos viraron en seco y picaron, fuera del alcance.

Seguí a toda velocidad. Estaba aterrorizado. Miraba constan-

temente hacia atrás, temiendo que volvieran, que en cualquier instante las trazadoras ya no errasen, que penetraran en la carlinga, rasgasen el metal, me destrozaran.

Pasé sobre Iwo, golpeé el acelerador con el puño, instando al avión a volar más rápido. ¡Más, más!. Iwo del sur apareció en el horizonte... ¡Allí, una nube! Un gigantesco cumulus, muy alto sobre el agua. No me importaron las corrientes de aire. Sólo quería escapar de esos cazas. Me hundí en la enorme masa a toda velocidad.

Un puño tremendo pareció apoderarse del Zero y lanzarlo al aire. No vi otra cosa que lindos estallidos de relámpagos, y después la oscuridad. No tenía dominio sobre el aparato. El Zero cayó y se encabritó. Voló boca abajo, y después con las alas verticales, y luego se precipitó hacia arriba, de cola.

Y entonces pasé. La tormenta del seno de la nube escupió al caza con una violenta sacudida. Volaba otra vez boca abajo. Recuperé el control a menos de 300 metros. Muy hacia el sur divisé a los quince Hellcat que volvían al portaaviones, Resultaba difícil creer que todo hubiese terminado, y que aún estuviese con vida. Sentí una imperiosa necesidad de bajar. Quería la tierra firme bajo mis pies.

Me posé en la pista principal de Iwo. Durante unos minutos descansé en la carlinga, agotado, y luego descendí extenuado, del Zero. Todos los demás cazas habían aterrizado hacía mucho tiempo. Una muchedumbre de mecánicos y pilotos corrió hacia el avión, cuando se detuvo, gritando y vitoreando. Nakajima estaba entre ellos, y me echó los brazos al cuello y rugió de alegría:

-¡Lo hizo, Sakai!. ¡Lo hizo!. Quince contra uno... ¡Estuvo maravilloso! -Sólo pude recostarme contra el avión y mascullar, maldiciendo mi ojo izquierdo. Casi me había costado la vida.

Un oficial me palmeó el hombro.

-Aquí abajo estábamos volviéndonos locos -gritó-. |Todos los hombres de la isla lo miraban! Los artilleros no podían esperar a que llegase a la isla y pusiera esos aviones a su alcance, Todos tenían las manos en los disparadores y aguardaban con la esperanza de que apareciera por aquí. ¿Cómo lo hizo? -preguntó, asombrado.

Un mecánico corrió hacia mí y me saludó.

-¡Señor! Su avión. No... no tiene... No puedo creerlo... ¡No hay un solo agujero de bala en su caza!

Yo tampoco pude creerlo. Revisé el Zero de un extremo a otro. El hombre tenía razón. Ni una sola bala había acertado en el caza.

Más tarde, en el alojamiento, me enteré de que el primer grupo de Zeros que voló sobre las nubes había entablado una batalla mucho más fácil que nuestra formación. La gran formación de Hellcat salió de entre las nubes, directamente debajo de sus aviones, y tuvieron la ventaja de picar y sorprender a los pilotos norteamericanos antes de que supiesen siquiera lo que ocurría. El piloto aeronaval de primera Kinsuke Muto, estrella del Ala de Yokosuka, hizo su agosto, y derribó cuatro de los Grumman. Los otros pilotos confirmaron sus victorias. Muto incendió dos Hellcats antes de que pudiesen iniciar siquiera una maniobra evasiva.

Pero el tributo pagado ese día fue abrumador. Cuarenta -casi la mitad de todos nuestros cazas- habían sido derribados.

CAPITULO 27

Al día siguiente de la salvaje batalla aérea que redujo nuestro número a la mitad, caí víctima de una fuerte diarrea, cosa que era de esperar, ya que casi toda la provisión de agua de Iwo, provenía de agua de lluvia recogida en tanques, latas y otros recipientes.

Mi estado mental no era mejor que mi aminorada capacidad física. La pérdida de cuarenta aviones y pilotos en una sola acción, me anonadó. Igualmente inquietante fue el espectáculo de nuestros inexpertos pilotos cayendo envueltos en llamas, uno tras otro, mientras los Hellcat eliminaban del cielo a nuestros anticuados Zeros. ¡Cuán parecida la batalla a la de Lae!. Sólo que ahora los aviones envejecidos eran los Zeros, y los pilotos inexpertos, los japoneses. La guerra había dado una vuelta en circulo.

La diarrea minó mis fuerzas y me mantuvo en cama durante una semana. La recuperación fue lenta.

En la noche del 2 de julio, la excitación hizo presa del acantonamiento. Los ordenanzas corrían de un lado a otro, afuera, yendo de la sala de radio al Puesto de Mando. Salí y detuve a un hombre, quien me dijo que nuestros monitores de radio recibían un repentino aumento en las transmisiones de mensajes enemigos. Aunque la mayor parte de esos mensajes estaban en código, que no podíamos descifrar, las transmisiones provenían de unidades enemigas no muy distantes de la isla.

Se iba a producir un ataque. Eso resultaba claro, lo mismo que el hecho de que se llevaría a cabo muy pronto. Todos los pilotos se presentaron en el Puesto de Mando, para recibir órdenes. A mí se me negó permiso para volar; el comandante opinó que estaba aún demasiado débil para manejar mi caza como era debido.

A la mañana siguiente todos los pilotos se presentaron en el aeródromo a las cuatro. Varios aviones de exploración despegaron enseguida para recorrer el océano. Nada ocurrió durante la hora siguiente. Regresé al alojamiento, para dormir un poco más. A las seis, los clarines quebraron el silencio de la isla, anunciando se estaba produciendo un ataque. Los hombres corrieron hacia los cañones, y los cuarenta cazas carretearon por las pistas, para ocupar sus posiciones de interceptación. Yo salí al patio delante del alojamiento, para mirar.

Lejos, hacia el sur, aparecieron por lo menos cincuenta aviones, volando en nuestra dirección. Hellcats. Los cuarenta Zeros que volaban en círculo viraron para enfrentarse a los cazas enemigos en un ataque frontal.

Tuve apenás uno o dos minutos para observar la feroz lucha aérea. Un nuevo sonido llegó a mis oídos... ¡Aviones en picada!. Me volví y vi una escuadrilla de Avengers en cuatro vuelos separados, que se precipitaban sobre la pista principal. Su ataque fue sincronizado a la perfección; nuestros cuarenta cazas habían sido atraídos al combate por los Hellcats, y dejaron a la isla abierta de par en par para la pasada de los bombarderos.

Corría todavía hacia el alojamiento cuando atronadoras explosiones sacudieron el suelo bajo mis pies. ¡Eso fue suficiente para mí!. Me arrojé a tierra y enterré el rostro en la ceniza volcánica. Traté de hundirme en el polvo, para eludir las esquirlas de acero que volaban por el aire, Los estallidos continuaron sin tregua durante varios minutos. Cada vez que estallaba una bomba, el suelo se estremecía bajo mi cuerpo. Caían bombas por todas partes. Y entonces, terminó el ruido.

Me volví de espaldas. Los Avenger se retiraban hacia el sur.

Mí puse de pie y contemplé las columnas de humo y polvo que se elevaban sobre el aeródromo. ¡Otro ataque!. Una segunda escuadrilla de Avengers tajó las arremolinadas nubes de humo, lanzándose di-

rectamente hacia nuestra pista. Los bombarderos parecían volar hacia mí. Giré y corrí con tanta rapidez como pude, y me arrojé al suelo detrás de un gran tanque de agua de lluvia, en la parte trasera del alojamiento.

Casi en el mismo instante vi que las bombas caían de los Avenger. Las miré, fascinado... Crecieron de tamaño, agrandándose con rapidez, mientras hendían el aire. Comí un poco más de tierra.

Una oleada de aire caliente golpeó el suelo y mé lanzó a un costado. Atronadores estallidos me castigaron los oídos. Abrí los ojos; sólo vi polvo y humo que ascendían. Estaba más sacudido y asustado que herido. No había sufrido daños, aparte de las magulladuras producidas al zambullirme para buscar la protección de la tierra. Poco a poco pude volver a oír. Oí que el alojamiento se derrumbaba, y me precipité fuera del paso, mientras el tanque de agua se fragmentaba con un rugido.

La batalla aérea proseguía. Miré a los aviones, escuché el ruido de los motores y las toses de los cañones de los Zeros, el ladrido en staccato de los cañones de los Hellcat. ¿Qué hacía en el suelo?. ¡Al demonio con la diarrea!. Corrí fuera de mi refugio, en dirección al Puesto de Mando.

La visión de una tercera oleada de bombarderos que llegaba, aullando, me detuvo en seco, y me volví y corrí de nuevo hacia el refugio. Esta vez su puntería fue mala, las bombas cayeron más allá de la pista y cavaron cráteres lejos de su extremo. En esta ocasión pude negar al Puesto de Mando, una frágil tienda todavía no dañada por las bombas.

Dije a Nakajima, un Nakajima de expresión torva, que quería volar.

-Todos los aviones en condiciones de operar ya lo están haciendo, Sakai -respondió, desdichado-. Además tenía entendido que el médico dijo que usted no está en condiciones de volar.

-No tengo nada, señor -repliqué-. Y hay un caza disponible. -Señalé un Zero que se encontraba en el extremo de la pista.

-Ese aparato tenía un motor que andaba mal, cuando lo revisaron -contestó el comandante-. Pero puede que lo hayan reparado. Los mecánicos han estado trabajando varias

horas en él. -Levantó la vista.- Muy bien, adelante.

Lo saludé y salí corriendo de la tienda.

-¡Sakai! -Me volví; era Nakajima.- Cuídese, Sakai -dijo-, Esto ya no es Lae; tenga cuidado.

Varios hombres arrastraban el Zero fuera de la pista, tratando de llevar el avión a un cobertizo, antes del bombardeo siguiente. Les grité que lo hicieran girar de nuevo. Mientras me encontraba en la carlinga, un mecánico trepó al ala.

¡El motor tiene un comportamiento irregular, Señor! -gritó por encima del estrépito, mientras lo ponía en marcha-. ¡Sin duda ya está bien!.

El motor arrancó a la perfección. No perdí tiempo en calentarlo, sino que aceleré para el despegue. Las ruedas acababan de elevarse cuando vi que la cuarta escuadrilla de Avenger se precipitaba para su ataque. No me hallaba en condiciones de oponerme a los bombarderos cuando apenas, había despegado del suelo. Dejé caer la proa y rocé el agua para ganar velocidad, y subí treinta kilómetros más allá.

Los bombarderos habían completado sus pasadas, y ahora una quinta oleada da aviones hendió el humo y el polvo para poner sus huevos. Ni un solo caza los enfrentó. Todos los Zero, salvo el mío, combatían por su vida contra los Hellcat.

Regresé a Iwo a 4.000 metros, en dirección de la encarnizada pelea. La batalla había terminado. Ahora que las bombas de los Avenger ya estaban sembradas, los Hellcat se apartaron de los Zeros y viraron para escoltar a los bombarderos hasta los portaaviones. No podía hacer nada; regresé, con los Zeros restantes, a la pista de Iwo.

Los Hellcats habían vuelto a diezmar nuestras filas. Una vez más, habíamos perdido la mitad de los cazas que despegaron para interceptar a los aviones norteamericanos: ¡veinte de los cuarenta Zeros!. En dos batallas, los cazas norteamericanos habían derribado sesenta Zeros de un total de ochenta. Era increíble.

El piloto aeronaval Muto y el subteniente Matsuo Hagire fueron los faros de una mañana, en otro sentido, oscura. Cada uno de ellos destruyó tres Hellcat, y muchos otros pilotos afirmaron haber derribado un caza. Pero esas victorias eran poca cosa. Nuestros

aviones no habían infligido daño alguno a los Avenger.

Las dos pistas estaban destrozadas. Parecía imposible aterrizar. pero, de alguna manera, los pilotos esquivaron los cráteres.

El enemigo seguiría llegando. ¿Y qué podíamos hacer?. Aunque todos los pilotos que subieran al aire derribasen varios cazas enemigos, estábamos impotentes para impedir que los bombarderos pulverizaran nuestros aeródromos y otras defensas. Durante toda la tarde, y bien entrada la noche, nuestros oficiales de estado mayor trataron de hallar una salida para nuestro dilema. Esa noche no hubo descanso. Los equipos de tierra trabajaron hasta el alba para despejar las pistas y llenar los cráteres.

Los pilotos no se enteraron de nada de lo ocurrido en la conferencia de estado mayor. Nos acostamos temprano -en los pocos cobertizos y tiendas que aún quedaban en pie-, previendo otro ataque matutino.

Los norteamericanas no nos desilusionaron. Una vez más, todos los cazas Zero de la isla se lanzaron al aire. Los resultados fueron aún peores de lo que habíamos imaginado. Nueve Zeros, casi todos averíados, regresaron para aterrizar en Iwo. ¡En tres batallas habíamos perdido setenta y un cazas de ochenta!.

Una vez más, no hicimos nada para detener a los bombarderos. Peor aún, su puntería había mejorado. Iwo era un caos increíble, con la mayor parte de sus instalaciones destruídas, el aeródromo otra vez salpicado de cráteres de bombas. Ocho bombarderos quedaron en tierra... ocho torpederos protegidos por sus refugios. Casi todos los demás bombarderos y cazas que se hallaban en reparaciones, o en sus refugios estaban destruídos.

Después de aterrizar, nos arrastramos hasta el Puesto de Mando. Ni uno solo de nosotros tuvo la energía o el ánimo suficientes para hablar. Nos tendimos en el suelo, cansados y desalentados, y vimos que los hombres corrían frenéticamente por las pistas, tratando de rellenar los agujeros, luchando contra las llamas que rugían ferozmente en los edificios bombardeados.

Varios minutos más tarde el comandante Nakajima salió con paso lento de la tienda del Puesto de Mando y se acercó a nuestro grupo. Nos pusimos de pie, en posición de firmes. Nakajima agitó la mano y nos dijo que nos sentáramos. El comandante estaba visi-

blemente agitado, y habló en tono bajo, vacilante. Nos dijo que los oficiales de estado mayor habían discutido durante toda la noche, sin ponerse de acuerdo en cuanto a las acciones que desarrollaríamos contra los norteamericanos en el futuro. Un grupo insistió en que no teníamos elección, y que era inútil seguir lanzando interceptores contra los incursores enemigos. En pocos días nos encontraríamos sin aviones. Por lo tanto, lo único que se podía hacer era replicar con todas las fuerzas que pudiéreamos reunir, contra la fuerza especial norteamericana, que uno de nuestros exploradores había localizado a 700 kilómetros al sur-sureste de la isla.

El segundo grupo aceptaba, en teoría, el plan de ataque. "Pero argumentaban, ¿qué pueden hacer nueve cazas y ocho bombarderos monomotores japoneses contra la fuerza especial enemiga?. ¡Los norteamericanos pueden lanzar desde sus portaaviones varios centenares de interceptores de una sola vez". La flota norteamericana era la misma fuerza que el 20 de junio había aniquilado virtualmente todos nuestros aviones con base en portaaviones en las Marianas.

La discusión, dijo Nakajima, terminó de forma concluyente cuando el comandante del Ala de Iwo, el capitán Kanzo Miura, aceptó por último el plan de atacar a la flota norteamericana. Miura fijó el momento de nuestra partida para el mediodía del 4 de julio... el Día de la Independencia del enemigo.

No pudimos llevar a cabo el ataque tal y como se habia planeado. Previendo que pudiéramos aprovechar la ocasión para una incursión contra su flota, los pilotos norteamericanos volvieron a Iwo en la mañana del 4 y convirtieron las instalaciones de la isla en una ruína llameante y humeante.

Ni siquiera pudimos despegar, Las pistas quedaron inutilizadas una vez más. Permanecidos sentados en el Puesto de Mando, como antes, mientras los oficiales de estado mayor discutían. El capitán Miura (lo supimos después), se negó a apartarse de su posición.

-Nos están desangrando -dijo a su estado mayor. El final está a la vista si seguimos entablando batallas defensivas. ¿Qué debemos hacer?. ¿Quedarnos aquí y ver cómo nos derriban en el aire hasta el último avión, mientras la flota enemiga se mantiene intacta?

No. ¡Atacaremos, y hoy mismo!. ¡En cuanto las pistas queden reparadas, quiero que todos los aviones salgan al aire!.

Nakajima relató los detalles de la reunión.

-Me doy cuenta -terminó diciendo- de lo que les ordenamos hacer. No tiene sentido que diga otra cosa: volarán a una muerte casi segura. Pero -aquí vaciló-, la decisión ya ha sido adoptada. Partirán.

Miró a los ojos de cada uno de los hombres.

-Y que la buena suerte les acompañe.

El comandante sacó del bolsillo una hoja de papel y leyó los nombres de los pilotos elegidos para tripular los aviones en el vuelo... una misión de ida nada más, en apariencia.

No hubo excitación entre los pilotos. Cada uno se puso de pie cuando se leyó su nombre, y saludó. El mío fue el noveno que se anunció; encabezaría la segunda formación en V de los nueve Zeros. Muto, sin duda el mejor piloto entre nosotros, dirigiría la tercera V. Nakajima eligió a un teniente para encabezar la escuadrilla de cazas.

Nakajima se acercó a mí, indudablemente apenado. Me puso una mano en el hombro.

-Me odio por tener que mandarlo hoy, viejo amigo -murmuró-. Pero -suspiró, agobiado-, parece que no podemos hacer otra cosa, Sakai. Yo... ¡Buena suerte! -No tuve palabras para responderle. Le tendí la mano. Nos dimos un apretón en silencio, y después Nakajima giró y se alejó.

Disolvimos nuestro grupo casi sin hablar. Los pilotos elegidos para la misión fueron a recoger sus pertenencias. Contemplé las pocas cosas personales que había llevado conmigo a Iwo, Pensé en los hombres que las entregarían a los familiares de los muertos. ¿Cómo reaccionaría mi madre cuando le entregasen el paquete, y le contaran lo ocurrido?.

Las horas pasaron con rapidez. Es irónico, pensé. Hace unos días pensaba que cada minuto se había convertido en una vida, cuando esos quince Hellcats buscaban mi sangre.

Muto se me acercó en mi tienda y me pidió que le comunicase cualquier idea que tuviese acerca de la misión. Lo miré por unos instantes.

-Muto, yo... No sé, ¿Ideas? No hay ninguna buena. Cuando

lleguemos a esos barcos, esta tarde, los cazas enemigos nos rodearán, como un enjambre. Sólo puedo decir... Tenemos nuestras órdenes. Iremos. Eso es todo.

Sentí pena por el joven piloto. Por mi parte, yo ya no era un gran capital para mi país. Las dificultades que había tenido para eludir incluso a los inexpertos pilotos norteamericanos me aclaraban, fuera de toda duda, la medida en que mi semiceguera reducía mi capacidad para el combate individual. Pero Muto... Él era Nishizawa, Ota y Sasai reunidos en una sola persona. Un brillante piloto. No debía estar en el aire con nosotros, ese día. Derrochar su vida en semejante misión desesperada era pura estupidez. Con uno de nuestros nuevos cazas a su disposición, Muto habría sido nuestra mejor posibilidad de destruír una decena, tal vez dos decenas de cazas enemigos. Era el tipo de piloto que tenía que estar sobre Japón, dispuesto a defender el país contra los B-29 que sin duda alguna atacarían en número aún mayor. |Y ahora... qué desperdicio!.

Por supuesto, Muto no adivinó ninguno de estos pensamientos. Sonrió ante mis observaciones.

-Muy bien, Sakai. Ya lo sé. Si los dioses nos sonríen... -Se encogió de hombros.- De lo contrarío, muramos por lo menos como amigos que somos.

Una hora más tarde todos los pilotos elegidos para la misión de ataque se alineaban, en posición de firmes, ante el Puesto de Mando. Detrás de la tienda, izada en un poste alto, flameaba una ancha bandera blanca. Sobre el blanco se leían, impresas, las antiguas palabras "Namu Hachiman Daibosatsu". Una traducción literal sería: "Creemos en el Piadoso Dios de la Guerra"'. La bandera era una réplica del emblema usado por un señor de la guerra japonés en el siglo XVI, cuando una interminable serie de guerras civiles locales hacía estragos a lo largo y ancho de Japón.

Cuando estábamos en Lae, nuestros aviadores jamás recurrían a tales muletas psicológicas como apoyos morales. Para mí, la teatral exhibición era una señal de debilidad, y nada más. Hablaba de una regresión mental por parte de los oficiales, quienes intentaban imbuírse del fuego y la furia de tiempos antiguos, cuando las guerras se decidían en su mayor parte, por la valentía y la destreza individuales. ¡Pero esos tiempos pertenecían a muchos siglos atrás!. Yo no

era un oficial de estado mayor, no participaba en planificaciones de campañas, y el ciclo sabe que estaba muy lejos de ser siquiera un estratega aficionado. ¡Pero ciertas cosas resultaban evidentes!. Nuestros oficiales recurrían a lo que equivalía casi a una hechicería moderna. Golpeaban los tambores del patriotismo, y trataban de convencer, no sólo a sus subordinados, sino también a sí mismos, de que podíamos anular las tremendas pérdidas que habíamos sufrido por medio de exhibiciones emocionales y amenazas vociferadas contra los "malditos norteamericanos".

¿Cómo podían esos hombres negarse tan resueltamente a reconocer la verdad?. ¿Hacía falta un cataclismo mundial para hacerles darse cuenta de que nuestro caza Zero, que tiempo atrás era el mejor del mundo, podía ser superado en maniobrabilidad, resistencia, capacidad de ascensión y potencia de fuego por el Hellcat, así como por muchos otros aviones nuevos que aún no conocía?.

Miré la bandera. Estaba allí desde hacía muchos días, pero hoy la veía de verdad por primera vez. ¿Debíamos depositar nuestra fe en ese símbolo de fuerza sobrenatural?. ¿Cómo nos ayudaría eso a conquistar la victoria?. ¿Detendría las llameantes trazadoras de las ametralladoras de los Hellcat?.

Como piloto de caza, apreciaba más que muchos la prudencia de basarme en mis propias fuerzas y en mi capacidad para escapar a la muerte, que en un combate individual nunca estaba a más de una fracción de segundo de distancia. Sólo podía contar conmigo mismo y mis hombres de ala, y con la ayuda que sabía que recibiría de los otros pilotos. Si hubiera ido al combate gritando frases históricas, jamás habría podido sobrevivir tanto tiempo. Todo eso se había modificado de forma drástica, Mi destreza para proteger mi vida contra todos los ataques ya no contaba. Ni uno solo de los diecisiete pilotos en posición de firmes, ante el Puesto de Mando, tenía la menor esperanza de poder volver a ver a sus amigos con vida. O de que él mismo pudiese sobrevivir.

Yo quería muchísimo a mi país, y jamás vacilaría ni un instante en defender Japón con mi vida. Pero existe un vasto abismo entre el hecho de defender la tierra de uno hasta el final y derrochar tontamente la propia vida. Para mí, el antiguo encantamiento del guerrero significaba otra cosa.

"¡Namu Ami Dabutsu!". El viejo cántico budista. "Creo en Buda". La oración murmurada por los de mi pueblo que soltaban con el último aliento en su lecho de muerte, o que ofrecían solaz y consuelo a quienes agonizaban. Creía en Japón, no en ese presunto Dios piadoso de la guerra. ¡Estaba dispuesto a morir por mi país, pero sólo en mi fe, en la tradición de los samurai, según se me había enseñado toda mi vida: como un hombre, como un guerrero!.

El pensamiento alivió mi ira. Para cuando el capitán Miura salió de la tienda para hablarnos, estaba más tranquilo. El capitán subió a la tarima de cajones de cerveza vacíos. Miró lentamente a los hombres, uno por uno, desdichado: nos observó como si fuese la última vez que vería nuestras caras.

Van a golpear al enemigo, comenzó a decir. De ahora en adelante han terminado nuestras batallas defensivas. Son los aviadores elegidos en el Ala Aérea de Yokosuka, los más famosos de todo Japón. Confío en que sus acciones de hoy sean dignas del nombre y la gloriosa tradición de su Ala.

Vaciló unos momentos.

A fin de perpetuar el honor que es el nuestro, tienen que aceptar la tarea que nuestros oficiales les han encomendado. No pueden, repito, no pueden abrigar esperanzas de supervivencia. ¡Sus pensamientos deben concentrarse en la palabra ataque!. Son apenas diecisiete hombres, y hoy se enfrentarán a una fuerza especial que está defendida tal vez por centenares de cazas norteamericanos.

"Por lo tanto, es preciso olvidar los ataques individuales. No pueden golpear contra ellos de uno en uno. Tienen que mantener un grupo compacto de aviones. Deben abrirse paso luchando a través de los interceptores, y... El capitán Miura se irguió.- ¡tienen que picar juntos sobre los portaaviones enemigos! Piquen junto con sus torpedos y sus vidas y sus almas.

Un gran rugido resonó en mis oídos. ¿Qué decía?. ¿Lo había escuchado bien?.

-Un ataque normal sería inútil. Aunque lograsen penetrar a través de los cazas norteamericanos, serían derribados de regreso a la isla. Su muerte será ineficaz para nuestro país. Se habrán derrochado sus vidas. No podemos permitir que eso suceda.

Su voz nos rugió.

-Hasta que lleguen a sus blancos, los pilotos de caza se negarán a aceptar combate con los aviones enemigos. Ningún piloto de bombardero soltará sus torpedos en una caída aérea. No importa qué suceda, mantendrán sus aviones juntos. ¡Ala con ala!. Ningún obstáculo debe impedirles llevar a cabo su misión. Tienen que hacer sus picadas en grupo, para que resulten eficaces. Sé que lo que les digo que hagan es difícil. Incluso puede parecer imposible. Pero confío en que puedan hacerlo, en que lo harán. Que cada uno de ustedes se precipitará directamente sobre un portaaviones enemigo y hundirá la nave.

Nos miró durante un minuto más.

-Ya tienen sus órdenes -dijo con sequedad.

¡Quedé atónito!. Antes de eso se nos había enviado en misiooes en las cuales nuestras posibilidades de supervivencia parecían desesperadamente remotas. ¡Pero al menos podíamos luchar por nuestra vida!. Esa era la primera vez que a un piloto japonés se le ordenaba que realizara un ataque suicida.

En nuestra Armada existía la convención no escrita de que, cuando un avión resultaba averíado en alta mar, lejos de su base, el piloto se lanzaba contra el transporte o el barco de guerra enemigo, ya que no tenía posibilidades de volver a casa. No éramos los únicos pilotos que lo hacíamos; también había sucedido en el caso de los norteamericanos, los alemanes, los británicos... Y siempre sería así, mientras los hombres volasen y combatieran. Pero ningún comandante aéreo japonés había dicho nunca a sus hombres: "¡Vayan y mueran!".

(El célebre Cuerpo Especial de Ataque Kamikaze fue organizado cuatro meses más tarde, en las Filipinas, por el vicealmirante Takijiro Onishi. Antes de llevar adelante sus planes "suicidas", tal y como se describen en otra parte, interrogó a los pilotos que tenía a sus órdenes, y recibió una abrumadora respuesta en el sentido de que si era necesario sacrificarían sus vidas para defender a su país. Pero la operación kamikaze fue una campaña cuidadosamente planeada, y, a la larga, se utilizaron aviones específicamente diseñados para tales operaciones. Sin embargo, al principio los aviones que debían picar contra los barcos iban cargados de bombas y escoltados por cazas Zero cuyos pilotos tenían instrucciones concretas de volver a sus bases. De ese modo, actuaban como escoltas de caza y proporcionaban

testimonios oculares en cuanto a los resultados del ataque. En Iwo las cosas eran muy distintas. Incluso los Zeros, que no llevaban bombas en la misión, eran prescindibles. El capitán Miura, que nos transmitió las órdenes, murió en combate, mientras que el almirante Onishi se practicó el harakiri después de la rendición de Japón.)

La alocución de Miura produjo un tremenda efecto sobre los pilotos reunidos. Fuese cual fuese la reacción de los hombres en cuanto al sacrificio deliberado de sus vidas; las palabras del capitán, su forma de hablar y sus antecedentes de sobresaliente valentía en combate, elevaron el ánimo de la mayoría. Ya no enfocaban la misión con la actitud puramente negativa de partir sin perspectivas. Ahora todo era distinto. Ahora que sabían que no volverían, los hombres adoptaban un aire de decisión. Sus vidas ya no serían derrochadas. El sacrificio de unos pocos aviadores resultaría más que compensado por la pérdida de uno o más gigantescos barcos enemigos, y posiblemente causaría la muerte de miles de norteamericanos.

Me sentí en un torbellino. Tuve en el cerebro una sensación fría, enfermiza, de revulsión. Tal vez podría decirse que mi corazón y mis emociones estaban congelados. Volvieron a mí las antiguas palabras "Un samurai vive de tal manera, que siempre está dispuesto a morir".

Pero el código samurai jamás exigió que un hombre estuviese permanentemente dispuesto a matarse. Existe un gran abismo entre eliminarte de forma deliberada y entrar en combate con disposición a aceptar todos tos riesgos y peligros. En este último caso, la muerte es aceptable, y no puede haber lamentaciones. El hombre vive con la cabeza en alto; puede morir de la misma manera. No abandona su honor personal ni el de su país, y tiene la satisfacción de haber dado lo mejor a su nación. Nunca ha sido difícil sentirte tan exaltado en el calor del combate como para desafíar las peores desventajas, para combatir cuando es necesario, para atacar frente a una superioridad numérica abrumadora. Todas estas cosas son parte de la vida de un hombre dedicado a ser un guerrero.

¿Pero cómo hace uno para decidir en pocas horas, tranquila y objetivamente, salir y matarse?.

Sin embargo, es preciso recordar que aún estábamos en la Armada, donde las órdenes son órdenes,

Un helado silencio siguió al final de la alocución del capitán Miura. Saludamos, el capitán abandonó el lugar, y los pilotos se dispersaron en pequeños grupos.

Dije a los dos hombres que serían mis alas:

¿Han entendido bien las órdenes del capitán?. -Asintieron.- Entonces confío en que estén preparados para lo que debemos hacer. Mis únicas instrucciones son las siguientes: manténganse junto a mi avión hasta que lleguemos a nuestro blanco. Jamás se aparten de mi formación en V. No importa lo que suceda, sigan a mi avión.

Los dos estaban tan serios... ¡Jóvenes-viejos!. Y de veinte años de edad.

Muto y sus dos hombres de ala se unieron a nosotros. Muto sonrió ampliamente y bromeó.

Bueno, ya que vamos a morir dentro de pocas horas, sería bueno que nos mirásemos un poco. Quiero tener la seguridad de que más tarde, me acordaré de sus feas caras. Eso quebró la tensión. Reímos y nos sentamos en el suelo. Muto continuó con las carcajadas y las bromas. Pero al cabo de unos minutos, las risas se volvieron forzadas y las bromas torpes.

Varios pilotos excluídos de la misión fueron hacia nosotros. Nos llevaron regalos, todo lo que pudieron encontrar entre sus magras provisiones personales: algunos cigarillos, golosinas y botellas de soda. Los regalos, por supuesto, eran una expresión de su intento de alegrarnos, de decirnos que lamentaban que nosotros y no ellos, hubiésemos sido elegidos para las picadas fatales. No se nos escapó el sentido de todo eso. En Iwo, las provisiones estaban casi totalmente agotadas, y teníamos la certeza de que esos pobres ofrecimientos querían decir que a los otros pilotos ya no les quedaba nada más...

Tenían los ojos muy abiertos y muy tristes, y eso nos decía más de lo que pudiera decirse con palabras inadecuadas. Muto ya no bromeaba. Permanecía sentado en silencio, perdido en sus meditaciones. El aire mismo parecía crepitar con la tensión que otra vez había crecido entre nosotros.

Era hora de partir en la última misión.

Los otros tres pilotos salieron de la tienda, y todos caminamos hacia los cazas. De pie junto a mi avión, miré mi paracaídas. Luego,

los nueve pilotos arrojaron sus paracaídas, a la vez, en las cenizas volcánicas de la pista.

El Zero no quería arrancar. Moví el interruptor del motor una y otra vez, a derecha e izquierda. Por fin encendió, vibrando mucho. El motor no andaba bien.

Ese avión había participado en combates durante dos días, y las desmesuradas exigencias de potencia de las peleas individuales, casi habían quemado el motor, Cuando pasé de un generador a otro, la hélice se arrastró casi hasta detenerse, en lugar de aminorar un poco su velocidad. Si no usaba los dos generadores, la hélice no funcionaba.

Normalmente no habría intentado un despegue con un avión en ese estado. ¿Pero ahora?. Me sentí molesto. Miré hacia los demás cazas. Los mecánicos trabajaban, por lo menos, en cuatro de los otros ocho aviones: mis dificultades no eran únicas.

¿Pero quién necesitaba un avión en perfectas condiciones de funcionamiento?. Sakai, recuerda que este es un vuelo sólo de ida. Tienes que cubrir 700 kilómetros en el aire, no 1.400. No regresaría de esa misión. El estado del motor ya no parecía importante. Esperé a que el caza se calentara.

Los ocho bombarderos carretearon por la pista, uno tras otro. El primer Zero ocupó su posición de despegue. Lo seguí, carreteando con lentitud, con mis hombres de ala detrás de mí.

A ambos lados de la pista, los mecánicos y los pilotos estaban en posición de firmes, la gorra en la mano, agitando pañuelos mientras recorríamos la pista rugiendo y nos lanzábamos al aire. Nos formamos en nuestras V y viramos hacia la distante flota enemiga.

Me sentí vacío de toda emoción, frío e inerte. Me volví; Iwo Jima era un punto en el horizonte, y se empequeñecía a medida que hendíamos el aire, hasta resultar invisible en el vasto océano.

Me sentí tan diminuto. Un hombre, en un insignificante avión de caza. El océano se hizo borroso y vaciló ante mi ojo. Sentí vértigo y desasosiego.

El rostro de mi madre, tenue y vago, llenando el cielo. ¡Una visión, pero tan real!.

Me sonrió. No sabía que debía morir pronto, que estaba a punto de matarme. Miré su cara. La visión se disipó poco a poco, y desapareció.

Una terrible soledad hizo presa de mí. Estaba perdido en un mar infinito. Por todas partes, abajo, se veía, nada más que agua. y arriba, el cielo. El horizonte estaba brumoso e irreal, borroneado por la distancia.

Miré los cazas que tenía delante, los bombarderos de abajo. No parecían moverse; daba la impresión de que estaban detenidos en el aire, meciéndose con suavidad, elevándose y descendiendo con facilidad en las invisibles corrientes de aire. ¿Era eso real?.

Sacudí la cabeza para aclarar la bruma. ¡Música!. |Escucha!. Un piano... La Sonata Claro de Luna... Hatsuyo la había tocado para mí...

¡Hatsuyo!. Apareció su rostro... ¿Era una visión?. La música fue disipándose, y luego creció, cada vez con más fuerza, hasta atronar en mis oídos.

Nunca se lo había dicho. "¡Hatsuyo, te amo!" grité. Nadie lo sabía. Nadie salvo yo. Pensé en ella. Me volví y busqué a Iwo Jima con la mirada. Sólo vi el océano interminable.

La música calló. El cielo volvió a estar claro. El zumbido de mi motor golpeaba con fuerza en mis oídos. Los Zeros mantenían una formación, perfecta, precisa, exacta, moviéndose juntos hacia su llameante destino de sangre.

La soledad desapareció. Estás demasiado sensiblero, Sakai, me maldije. Eres un piloto. Un samurai. Chapoteas en tus emociones La misión... ¡Haz lo que tienes que hacer!.

Traté de planear mis últimos momentos en el aire, el mejor método para picar sobre un portaaviones. ¿Cuál era su punto más débil?. ¿La chimenea; picar sobre la chimenea?. ¿Tomar los tres cazas y zambullirnos juntos sobre el delgado casco, en la línea de flotación?. ¿Abrigar la esperanza de que hubiera aviones alineados en cubierta, con los tanques llenos de combustible, sus bombas cargadas?. ¿Picar sobre los aviones, hacer estallar sus bombas y sus tanques de combustible y, en una fracción de segundo, transformar 3.000 toneladas de barco y miles de hombres en un aullante, ígneo y sangriento infierno?.

El océano fluía debajo de mi. Los minutos pasaron con rapidez hasta que vimos, muy lejos, a la derecha, una columna de humo desgarrada por el viento y desplazándose lentamente sobre el agua.

Ése era el primer mojón, la isla Pagan, que sobresalía del agua 90 metros, una horrible y estéril masa de rocas volcánicas, humeante y resplandeciente al calor de fuegos encendidos muy por debajo de la superficie. Se parecía a las imágenes del Infierno que había visto, de niño en mis libros b u d i s t a s . Era irónico. El ultimo trozo de tierra que vería en mi vida era burbujeante, hirviente, llameante y repugnante.

Cuarenta minutos después, aparecieron ante nosotros nubes negras en el horizonte. Se erguían a varios miles de metros sobre la superficie y azotaban el mar de abajo con fuertes vientos y lluvias torrenciales. Miré el mapa. La fuerza aérea enemiga, tal como la habían localizado nuestros exploradores, debía estar en algún lugar, debajo de esos feroces chubascos.

Ahora que estábamos tan cerca, no pensaba en otra cosa que en los barcos de guerra navegando bajo la tormenta. Todo, salvo los barcos y la zambullida que debía hacer, se había borrado de mi mente. Y la antigua excitación también estaba allí. ¡Era lo mismo que antes, una vez más!. Sólo pensaba en el combate, en los barcos, en mi avión, en la picada y en los interceptores que podían aparecer.

Nos encontrábamos dentro del radio de exploración de rutina de los cazas enemigos. Podían avistar nuestras formaciones en cualquier momento. Y no cabía duda de que el radar de los barcos de guerra nos había captado en sus pantallas.

Los ocho bombarderos inclinaron sus morros hacia abajo, seguidos de cerca por nuestros cazas. Caímos a 5.000 metros sobre una delgada capa de nubes, que nos envolvió durante varios segundos en una blancura cegadora, y luego la atravesamos y seguimos descendiendo.

A 4.000 metros, algo brillante chispeó en el cielo. Allí... muy adelante, y a un par de miles de metros, por encima de nosotros. El chisporroteo brillante se repitió. Sólo podía ser la luz del sol que se reflejaba en las alas de un avión.

Vi el caza. Un Hellcat, inconfundible con su ancho cuerpo y alas, descendiendo a través de las nubes. Otro. Más, ¿Cuántos había?. ¡Ahí estaban!. Cayendo a través de las nubes, uno tras otro, una columna de peligrosos cazas, en apariencia interminable. Disparé una ráfaga de mis ametralladoras para prevenir a los demás pilotos.

El jefe de la escuadrilla, Muto, movió las alas en respuesta. El radar norteamericano había descubierto nuestra posición a la perfección. La columna de cazas descendió de las nubes a menos de un kilómetro y medio delante de nosotros y, a sólo unos ochocientos metros, más arriba.

Conté los aviones enemigos mientras atravesaba el algodonoso nublado. Perdí la cuenta al llegar a diecisiete. ¡Nos habían visto!. El decimoséptimo caza -el último que tuve tiempo de contar- barrenó bruscamente hacia la izquierda y picó. Los demás cazas viraron y cayeron aullando sobre nosotros en el acto.

Las palabras de Miura resonaron en mi interior: "Niéguense a aceptar batalla... mantengan sus aviones juntos..."

Magníficas palabras. ¿Pero cómo?. ¡Ahí venían esos cazas!. Había Hellcats por todas partes, muchos de ellos saliendo de sus picadas para atacar a nuestros aviones desde abajo, y más de ellos continuaban apareciendo a través de las nubes para tomarnos desde arriba. Una segunda columna de más de veinte cazas cayó salvajemente sobre el trío de aviones de Muto. Otra columna, de más de treinta aparatos, en apariencia, salió de sus picadas, trepó con rapidez, precipitándose sobre los bombarderos desde abajo.

Contuve el aliento mientras los Hellcat clavaban sus zarpas en los bombarderos. En dos explosiones cegadoras, desaparecieron el primero y el segundo de los bombarderos, hechos polvo cuando sus torpedos estallaron con rugidos ensordecedores, que sacudieron mi avión.

Los Hellcat se encontraban ahora a distancia de fuego del trío de Muto. Los tres Zeros subieron en un enérgico rizo, eludiendo a los Hellcat. No trataron de devolver el fuego, como habrían podido hacer. Golpeé con el puño contra el vidrio, impotente. ¡Muto tenía un blanco perfecto!. Habría podido barrenar hacia la derecha y ametrallar dos cazas desde el aire, sin esforzarse siquiera.

Otra columna de Hellcats se precipitó sobre mi formación. Tiré de la palanca hacia atrás, subiendo y girando en un tenso rizo. con mis dos hombres de ala pegados a mí. La columna era demasiado larga. Salimos del rizo y encontramos varios cazas atacando, con sus alas encendidas por el fuego de sus ametralladoras.

Barrené. A toda velocidad. Más cazas. Otro rizo.

Dos veces,

¡Barreno a la izquierda!.

Salir de él. Ahí vienen; ¿cuántos son?.

Subir y virar.

"...niéguense a aceptar combate..."

Uno puede seguir las órdenes hasta cierto punto. No podía seguir las mías. Ahora no. No con el cielo repleto de Hellcats: no podría eludirlos por mucho tiempo.

Viré en un giro cerrado, sobre un Hellcat que picaba. Voló directamente hacia mis bombas. El caza se sacudió locamente en el aire y cayó hacia el océano, arrastrando un penacho de humo cada vez mayor.

No tuve tiempo para verlo caer. Pateé la barra del timón y moví la palanca con fuerza. A tiempo. Un Hellcat resbaló, enloquecido, ante mi Zero. Y seguían llegando, uno tras otro.

Ni siquiera tuve tiempo de desprenderme del tanque de la parte inferior del avión. Y entonces pasó el final de la columna, descendiendo hacia el océano. Iniciando sus largas nivelaciones para regresar. Sacudí la palanca acodillada y el tanque cayó, libre. Me volví. Mis hombres de ala seguían conmigo. ¡Muy bien!. Habían seguido mis instrucciones al pie de la letra, concentrándome por entero en mi avión, siguiéndome en cada uno de mis movimientos.

Estaba empapado. Traté de enjugarme el sudor del rostro. No hubo tiempo. Los dieciséis cazas de la columna que se había precipitado contra mis aviones, salían de sus picadas, viraban en largos giros ascendentes y regresaban contra nosotros.

Otra vez una eternidad de picar, describir rizos, deslizarme, barrenar. Palanca adelante, atrás, adelante, a la derecha, a la izquierda. Patear la barra del timón. Virar. Vivas, centelleantes trazadoras. Erraban y seguían errando. Los pilotos norteamericanos tenían mala puntería.

dos con sus torpedos, chapoteaban, impotentes, en el aire. Sin la protección de los Zeros que luchaban frenéticamente para rechazar a los Hellcat.

luz. Otro torpedo había estallado.

Siete bombarderos desaparecieron en menos de un minuto. Ni siquiera quedó el fuselaje o un ala entera de un avión. Siete bombarderos habían desaparecido en otras tantas explosiones.

A los Zeros no les iba mucho mejor. Vi a dos de nuestros cazas envueltos en llamas, virando y barrenando. Los pilotos ni siquiera trataron de saltar. Permanecieron en sus cazas, para morir abrasados.

No vi un solo Hellcat en problemas. Aparte del caza al cual disparé, seguía habiendo la misma cantidad de Grummans en el aire. Teníamos poca o ninguna posibilidad de eludir el combate tratando de superar en la maniobra a una hueste de cazas que, en apariencia, podían imitar cada uno de nuestros movimientos. Los Hellcat eran ágiles como nuestros aviones, más veloces, y nos superaban en capacidad de ascenso y de picada. Sólo nos salvaba la inexperiencia de sus pilotos. Si hubiesen sido más diestros, todos los Zeros habrían resultado derribados en menos de un minuto. En verdad, la mía era la única formación japonesa que se veía en el

ron ahora a los dieciséis cazas que nos atacaban.

Relampagueantes alas azules y estrellas blancas. Alas que llameaban con fuego de ametralladoras. Sobre nosotros, Abajo. A la derecha y a la izquieida. Hellcats por todas partes.

Me recordaron a Lae, cuando doce da nosotros tratamos de ametrallar un solo bombardero. Habíamos hecho trizas nuestra formación, en nuestra ansiedad por alcanzar al enemigo. Ahora los Hellcat hacían lo mismo. Su organización ya no existía. Resbalaban, enloquecidos, y eludían frenéticamente el fuego de sus compañeros; trataban de salir del paso de otros pilotos, ávidos de sangre. Vi que un caza se lanzaba sobre nosotros, con los cañones llameantes, y que luego se veía obligado a barrenar para alejarse cuando otro Grumman entraba por el costado, sin prestar atención al espacio aéreo que lo rodeaba.

Su avidez nos salvó la vida. Volábamos en el centro de una tremenda formación de Hellcats. Los cazas enemigos dedicaban más tiempo a tratar de evitar colisiones que a disparar sobre nosotros. Pero no vi forma de terminar con la pelea. Estábamos a 650 kilómetros de Iwo Jima, y todavía a ochenta, más o menos,

de los portaaviones norteamericanos que aún no habíamos visto, y que quizá no podríamos encontrar, Y aunque los halláramos, ¿cómo haríamos para pasar por entre más de sesenta Hellcats, cada uno de los cuales era más veloz que el Zero?.

La suerte nos proporcionó una leve posibilidad. El combate se desplazó hacia una nube cúmulo que aleteaba sobre el agua.

Un Hellcat pasó como un rayo, dejando una abertura en las filas de los cazas que nos rodeaban en círculo. Barrené y eché la palanca hacia adelante, picando a toda velocidad en la invisibilidad protectora de la nube. Miré hacia atrás. Mis dos hombres de ala seguían junto a mi. Durante varios minutos, el mundo enloqueció. No vi nada, mientras los fuertes vientos del interior de la nube zarandeaban al Zero. Y entonces todo terminó, Salí, con el caza otra vez dominado, Me volví y vi dos Zeros, muy por debajo de mí avión, girando locamente, libres. En pocos segundos salieron de sus barrenos y subieron para unirse a mí.

El cielo estaba limpio de Hellcats. Nos los habíamos quitado de encima.

¡Qué ironía la de nuestra supervivencia!. Habíamos escapado a desventajas casi insuperables, y nos salvábamos para ir a morir. Volvimos a formamos en V. y viramos de nuevo hacia el sur. Nos sentimos aliviados con nuestra escapada, pero el futuro inmediato no justificaba júbilo alguno.

Las nubes se volvieron más densas cuando nos acercamos a la flota enemiga. Se hicieron cada vez más espesas, y el espacio entre las bases de las nubes y la superficie del océano se redujo a apenas 200 metros.

Cegadoras láminas de lluvia cayeron con tal fuerza, que en ocasiones el Zero se ladeaba peligrosamente sobre un ala, sacudido por el peso del agua que caía como un alud. Debíamos seguir adelante. Las nubes descendían cada vez más hacia el océano. Volábamos en un largo descenso gradual, manteniendo nuestra altitud directamente debajo de la base de la tormenta. Y entonces estuvimos apenas a veinte metros sobre la superficie, azotada y espumeante.

La tormenta aumentó su furia, si es posible. El viento chillaba con más fuerza que el rugido del motor. El Zero se zarandeó y se sacudió con la terrible fuerza de la lluvia que golpeaba contra las

alas y el fuselaje. El torrente me cegó durante un buen rato, cubriendo el parabrisas con una capa de agua impenetrable.

No podíamos bajar más, Ya estábamos ciegos. Sólo veía láminas de agua alrededor, que me obligaban a bajar a la superficie del océano; el agua de abajo se volvió indistinguible de la lluvia. Unos treinta centímetros mas abajo, y por lo que podía saber, nos estrellaríamos en el mar. Pasaron treinta minutos. La tormenta rugía sin tregua, Y seguíamos sin ver otra cosa que lluvia y, en breves instantes, la superficie del océano fustigada por la tormenta. Según mi mapa, estaba supuestamente encima de la fuerza enemiga. No habíamos podido percibir siquiera un vistazo de la vasta flota.

El cielo se oscureció aún más. Eran las 7 de la tarde pasadas. Me sentí inquieto. Aunque lográsemos pasar a través de la lluvia, la noche que se acercaba con rapidez, ocultaría la flota a nuestra vista. No había luna a esa altura del mes.

Debía adoptar una decisión con rapidez. Si continuábamos avanzando, buscando indefinidamente a tientas en la oscuridad, con la superficie del océano invisible para nosotros, se acabaría nuestro combustible y nos estrellaríamos sin esperanza alguna de sobrevivir. Una muerte sin sentido, sin objetivo...

Miré a los dos cazas aferrados a mi cola. ¿Y esos dos hombres?. Me seguían sin hacerse preguntas, dispuestos a aceptar lo que yo decidiese. Si me inclinaba sobre un ala y me clavaba en el agua a toda velocidad, cuando mi avión se estrellase, me seguirían en una fracción de segundo. Su destino estaba en mis manos y el pensamiento me preocupó.

¿De qué servía continuar?. ¿Hundirnos en el océano, dejar que los hombres de Iwo creyeran que habíamos alcanzado a los barcos enemigos o que fuimos despedazados en el aire mientras lo intentábamos?. ¿Cuál era el camino del honor?.

¡No!. Mire la brújula y giré en un ancho viraje, seguido de cerca por los otros dos Zeros. Ni siquiera estaba seguro de mi ubicación en ese momento. Habíamos luchado como locos, nos hundimos en la nube y después vagamos a ciegas en medio de la tormenta. Podía estar en cualquier parte, sobre el agua... y un giro de 180 grados podía hacerme volar en línea recta hacia el sur, en lugar de regresar a Iwo Jima. ¡Pero debía virar, tenía que intentarlo!.

Escuché de nuevo las torvas palabras del capitán Miura: "...tienen que picar juntos sobre portaaviones enemigos".

Estuve a punto de virar de nuevo en busca de los barcos. Seguía siendo un oficial de la Armada Imperial, donde las órdenes eran absolutas. Resultaba impensable que nadie pusiese en duda esas órdenes, fuesen justas o irrazonables. Y aunque llegáramos a casa, ¿como podría volver a enfrentarme al mismo comandante de ala que me había enviado a esa misión?.

Era una lucha tremenda. Me sentí fuera de mí, a causa de la indecisión y la angustia. Ahora sé -años más tarde- que actué de la única forma sensata. Pero ni siquiera hoy puedo describir con palabras la lucha emocional que hizo falta para superar años de disciplina estricta y brutal, el acatamiento de las órdenes durante toda mi vida. En esos terribles momentos en la carlinga del Zero, me esforcé con éxito por quebrar las cadenas de la disciplina y la tradición.

Aunque los tres encontrásemos a las naves enemigas, aunque penetrásemos a través de los cazas, aunque nuestras picadas fueran perfectas, ¿qué podríamos lograr con nuestros tres cazas pequeños, ligeros, y sin bombas, llevando sólo algunas granadas de cañón y municiones de ametralladora, que estallarían en un instante?. Esos dos jóvenes pilotos que me seguían, que me confiaban sus vidas, habían mostrado una notable destreza en lo referente a imitar empecinadamente mis violentas maniobras evasivas para eludir a los Hellcat. Habían volado sin vacilaciones, hacia el corazón de una tormenta, cosa que no era poca hazaña. Merecían mejor destino que el de hundirse bajo el océano en medio da la ruina de sus aviones, su lugar estaba en Japón, merecían una oportunidad de volver a volar y combatir.

De modo que mi decisión quedó adoptada. Pero teníamos por delante un vuelo largo y peligroso, henchido por más peligros de los que quería enfrentar. Estaba el asunto de la orientación. Nuestros motores no estaban en buen estado de funcionamiento. El avión de Hajime Shiga, en especial, se encontraba en un estado peligroso, Las violentas corrientes desatadas en el ojo de la tormenta habían arrancado la cubierta del motor de su avión. Le hice señas de que se acercase a mi caza, y él indicó con la mano que su motor tenia un funcionamiento defectuoso y podía dejar de funcionar en cualquier momento.

mí. El avión de Yji Shirai se hallaba en mejor estado, y después de que el aparato de Shiga ocupara su nueva posición, se colocó del otro lado.

Unos minutos más tarde verifiqué mi rumbo por medio del sol poniente, que ahora se mostraba, brillante, a través de las nubes desgarradas. Habíamos dejado atrás el chubasco; a cada minuto que pasaba nos internábamos en un aire más claro y en calma.

Los minutos se arrastraron con lentitud. Una vez más, me encontraba en una posición temida por todos los eviadores: sobre el océano, con la noche casi encima, sin forma de verificar con exactitud dónde estaba, escaso de combustible y con un punto de destino que estaría envuelto en la oscuridad, como protección contra los bombarderos enemigos merodeadores.

Me asombró el motor del avión, que continuaba palpitando con sorprendente regularidad. Un generador se había quemado; el hecho de que el motor siguiese funcionando resultaba pasmoso.

No tomé precauciones para ahorrar combustible como lo había hecho dos años antes, cuando regresé, tullido, de Guadalcanal a Rabaul. No entendía cómo el motor, demasiado exigido, podría funcionar en esas condiciones. A esa altura ya me importaba poco si fallaba. Me esforzaba, y eso era suficiente. Si el avión perdía su potencia, me ahorraría el momento que temía cada vez más, a cada segundo que pasaba. Perdería el honor cuando regresara a Iwo Jima. Eso lo entendía demasiado bien. Me aterrorizaba la perspectiva de presentarme ante el capitán Miura.

Dos horas después de poner proa a Iwo, el océano ya estaba sumido en una oscuridad total. No veía absolutamente nada debajo de mí; solo percibía, en el cielo, las estrellas que brillaban intensamente. Pasó casi una hora más. Ya estaba. El momento fatal. Si había puesto el caza en su rumbo correcto, Iwo tenía que estar debajo de mí ahora. Si no... Por lo menos jamás sentiría el gélido abrazo del océano cuando el Zero cayese.

Pasaron varios minutos más, Miré el horizonte, con la esperanza de ver algo, un borrón, una sombra negra elevando su contorno contra los estrellas. Y allí había algo. Algo grande, negro, irregular,con una elevación empinada en un extremo. ¡Iwo!. ¡Habíamos llegado!.

Bajé la proa, seguido por Shiga y Shirai. Iwo yacía envuelta en la oscuridad. Y en la negrura aparecieron cuatro débiles luces. Para mí, fueron como faros cegadores, maravillosos. Luces de linterna en la pista principal. Parpadearon débilmente, con la señal para aterrizar. Los hombres de la isla habían reconocido el ruido de nuestros motores. Me invadió una sensación de alivio, y casi quede laxo por el cese repentino de la tensión que había ido acumulándose durante casi tres horas, en el viaje de regreso.

Apenas se veían cuatro luces en la pista. Normalmente usábamos veinte, pero las otras habían sido destruidas por las bombas. ¡Cuatro o cuarenta, qué me importaba!. Después de todo lo que habíamos pasado, sentí que habría podido aterrizar en la oscuridad. Y bajé, carreteé en la pista, mientras los dos cazas aterrizaban detrás de mí. Las luces se apagaron.

Un grupo de pilotos y mecánicos corrieron hacia nuestros aviones. Los miré durante un momento, mientras se acercaban. Casi no me sentí capaz de enfrentarlos. Bajé y caminé hacia el Puesto de Mando. Nadie trató de detenerme cuando pasé por entre el gentío, sin mirar a derecha ni a izquierda. Todos entendieron mis sentimientos, y se apartaron cuando crucé el aeródromo, seguido por mis dos hombres de ala.

En la oscuridad tropecé con un cuerpo. Retrocedí No hubo movimiento ni sonido alguno.

-¿Quién es? -grité. No hubo respuesta. Me acerqué al hombre acurrucado en el suelo. Apenas pude distinguir un uniforme de piloto. Me incliné para verle la cara.

- ¡Muto!.

El aviador se encontraba sentado, abatido, con la cabeza apoyada en los brazos.

-Muto, ¿estás herido?.

El desdichado levantó la cabeza y me miró. -No estoy herido.

Se puso de pie y miró, asombrado a Shiga y Shirai, quienes esperaban detrás de mí.

-¡También... también trajiste de vuelta a tus hombres de ala!, -exc lamo.

Bajó la vista, gimiendo:

-Sakai... Sakai... Escúpeme, amigo mío. Escúpeme.

Las lágrimas corrieron por el rostro.

-Me vi obligado a volver -gritó, angustiado-, ¡Sólo!

En el suelo, delante de Muto, estaban los regalos de los otros pilotos, quienes le dieron la bienvenida cuando su caza solitario apareció sobre el océano y aterrizó en la isla. Una vez más, los modestos regalos -todo lo que los demás hombres tenían en el mundo- atestiguaban sus intentos de alegrar al abatido piloto.

Lo tomé del hombro.

-Sé cómo te sientes. Muto. Pero ahora no se puede hacer nada. Es demasiado tarde. Todo eso ha terminado. Está en el pasado.

Lo sacudí un poco.

-Muto. -Señalé el Puesto de Mando.- Nosotros... iremos juntos,

Asintió. No pudimos mirarnos. Y entonces algo se cortó dentro de mí. De pronto hizo presa de mí una fría cólera contra todo lo que había sucedido ese dia. Pensé en Muto, brillante en el aire, convertido ya en un as, dispuesto a combatir en cualquier momento, en cualquier parte... Y pensé en el llorando, abyecto, acongojado, temiendo haberse comportado como un cobarde cuando se lo envió en una misión estúpida.

Juré que, no importaba qué ocurriera, si algún oficial superior trataba de dar rienda suelta a su ira y lo castigaba, me olvidaría de toda mi cautela, me arrojaría sobre ese hombre y lo reduciría a pulpa. En un principio, temía nuestra entrevista con nuestro superior, al siguiente, hervía de furia.

El capitán Miura estaba sentado, impasible, ante su escritorio. Escuchó con atención cuando le conté lo ocurrido, la presencia de enjambres de Hellcat, los cazas incendiados que jamás tuvieron la menor oportunidad, los bombarderos que estallaron, uno tras otro, siete en un minuto.

Miura levantó la vista y me dirigió una mirada profunda.

-Gracias, Sakai -dijo en voz baja. Eso fue todo.

Entonces habló Muto, Buena parte de lo que dijo, por supuesto, fue una confirmación de mis palabras. Y una vez más al capitán dijo solamente:

-Gracias. Muto.

Saludamos y retrocedimos. El capitán Miura continuó sentado, sin mover un músculo del cuerpo, el rostro sombrío, el tormento en la mirada. Sentí pena por ese hombre que había ordenado a sus hombres que partiesen en una misión condenada al fracaso antes de empezar, pero que lo hizo porque entendía que no tenia otra opción, que eso era lo mejor para Japón. Pero en ese momento Miura sólo parecía una persona acongojada por los hombres -sus hombres- que ya no regresarían.

Shiga y Shirai salieron de la tienda con nosotros. Un hombre corrió tras nuestro grupo; era el comandante Nakajima. Me tomó de los hombros, y había alivio en su semblante.

- ¡Sakai! - exclamó-. ¡Estaba desesperado por volver a verlo!.

- Pero... -protesté.

-No necesita disculparse -me interrumpió antes de que pudiera seguir hablando-. ¿No le parece que lo conozco bien, amigo mío?. Todos los hombres de la isla saben lo que sucedió hoy, que lo único que podía hacer era volver. ¡No se ponga tan ceñudo!. Todavía nos quedan posibilidades, devolveremos el golpe. Es bueno tenerlo aquí otra vez, Saburo. Muy bueno.

Las palabra de Nakajima derritieron el hielo de mi corazón. Entonces entendía. No estaba solo con mis sentimientos. Pero ni siquiera sus bondadosas palabras pudieron eliminar del todo la cólera que me sublevaba.

Los otros aviadores corrieron hacia nosotros, nos ofrecieron cigarrillos, golosinas, los alimentos que tenían. Otros hombres habían ido al alojamienio, y salieron con comida caliente para nosotros. Uno tras otro, los pilotos llegaron con conservas que de algún modo habían obtenido en otras instalaciones de la isla.

Sólo pudimos pronunciar nuestro agradecimiento, y rechazarlos. Jamás hubiera podido obligarme a tragar un bocado.

Una hora más tarde, un ordenanza irrumpió en la habitación, jadeante por el esfuerzo de la larga carrera desde la sala de radio.

-Acaba de llegar un mensaje -gritó- de Iwo Sur. Uno de los bombarderos aterrizó allí. ¡La tripulación está a salvo!.

¡De modo que ese día, otro hombre, en el aire, había tenido mis mismos sentimientos!. El piloto había dejado caer su torpedo y había huído, plenamente consciente de que ni en mil años habría

podido atravesar la muralla de fuego levantada por los Hellcat.

La noticia disipó buena parte de la tensión. Era bueno saber que Muto y yo no habíamos sido los únicos en quebrar la "cadena irrompible" de la tradición y las órdenes.

CAPÍTULO 28

La fuerza especial norteamericana nos dio muy poco tiempo para cavilar acerca de nuestras desdichas. Al día siguiente de nuestro regreso de la aciaga misión, el enemigo nos saludó con una salva atronadora de dieciséis barcos de guerra que navegaban frente a la isla.

Ocho cruceros y ocho destructores se separaron del grueso de la flota, y enfilaron tranquilamente hacia la isla. Después de varias salvas de sondeo, con bombas que estallaron con tremendo estrépito en la isla, los barcos se colocaron a la distancia necesaria para disparar a quemarropa.

Durante dos días nos acurrucamos como ratas, tratando de hundirnos más en el polvo y las cenizas volcánicas de Iwo Jima. Durante cuarenta y ocho horas, los barcos de guerra navegaron lentamente de un lado a otro, con los flancos lívidos de fuegos chisporroteantes, vomitando masas de acero aullante que hacían temblar la isla de un extremo a otro.

Jamás me sentí tan impotente, tan frágil, como en esos dos días. No podíamos hacer nada, no había manera de que pudiéramos replicar. Los hombres gritaban y maldecían y vociferaban, blandían los puños y juraban vengarse, y muchos de ellos cayeron al suelo, con sus amenazas ahogadas por la sangre que borboteaba a través de los grandes boquetes en sus gargantas.

Casi todas las estructuras de Iwo Jima quedaron convertidas en ruinas astilladas. Ni un solo edificio permaneció en pie. No escapó una sola tienda. Los cuatro cazas que habían vuelto de la última salida fueron convertidos en llameantes trozos de chatarra por las bombas.

Varios centenares de hombres del ejército y del personal naval resultaron muertos, y muchos más, heridos. Nos quedamos virtualmente sin provisiones. Nuestras municiones eran escasas.

Iwo yacía aturdida e impotente. Los oídos de los hombres zumbaban por el efecto de las incesantes detonaciones de los miles de bombas que caían chillando sobre la pequeña isla. Para defender Quedó menos de un batallón de tropas del ejército para defender la vital isla de Iwo Jima.

Esos hombres iban de un lado a otro conmocionados por el terrible bombardeo que habían sufrido. Estaban aturdidos; hablaban de forma incoherente.

Iwo Jima se hallaba desnuda.

Igualmente atontado se veía al grupito de aviadores navales que sobrevivieron al aterrador bombardeo. Éramos pocos en número, pero estábamos decididos a defender nuestra isla contra la invasión, que todos los hombres creían que se produciría en pocas horas, como mucho en días. Formamos una diminuta "Compañía de Infantes de Marina de Iwo", de pilotos sin aviones. Nuestro patético grupito juró combatir hasta el último hombre junto con las tropas

mos el hecho de que nuestra causa estaba perdida.

¿Cómo podíamos dudar de nuestra inminente destrucción?. Si los norteamericanos se habían apoderado de Saipán, lo cual a estas alturas parecía probable, y si tenían la supremacía absoluta en el aire, y si sus naves de guerra se burlaban de nuestra flota y navegaban, insolentes, frente a Iwo Jima, ¿no eran capaces de arrasar nuestras pocas defensas?.

Radio Iwo pedía frenéticamente refuerzos a Yokosuka. Rogábamos que nos enviasen más cazas. ¡Rogábamos que nos dieran cualquier cosa que pudiese volar!. Los treinta cazas Zero en que llegamos a Iwo Jima eran los únicos disponibles. No había más. El caos reinaba en el seno del alto mando en Tokio.

Alegres gritos y alaridos de dicha nos despertaron una mañana, poco después del habitual bombardeo devastador. La Armada no podía darnos aviones, pero no nos había olvidado. Varios barcos de transporte aparecieron en el horizonte, navegando rumbo a la isla. Corrimos a la costa, gritando y riendo ante la inesperada buena suerte, sólo para ver como los barcos estallaban en surtidores de llamas y agua, hundidos ante nuestra vista por submarinos norteamericanos que esperaban en previsión de una medida como ésa.

Esta última catástrofe fue decisiva. Nos resultó evidente que sólo podríamos ofrecer una resistenda simbólica, que una o dos horas después de un desembarco, los norteamericanos dominarían Iwo. ¿Quién, pues, de todos los hombres del abandonado montículo de cenizas volcánicas, con sus burbujeantes manantiales azufrados, hubiera podido prever el giro real de los sucesos?. ¿Quién de nosotros se hubiera atrevido a profetizar que los norteamericanos desperdiciarían su inapreciable oportunidad de apoderarse de la isla con un mínimo de bajas por su parte?. Pensábamos que nos quedaban muy pocos días de vida.

Los norteamericanos no llegaron, A toda hora del día, vigías apostados de uno a otro extremo de la isla, escudriñando el mar desde el monte Surabachi, esperaban la flota invasora. De vez en cuando, un nervioso vigía imaginaba que veía algo en la superficie del océano, y daba la alarma. Campanas, clarines, palos golpeados contra tambores, cualquier cosa y todo lo que pudiese hacer ruido, quebraba el silencio de la isla con un espantoso clamor. Salíamos de nuestros camastros, torvos, dispuestos a combatir, aferrando nuestras armas, pero nunca sucedía nada.

Por supuesto, no sabíamos que los norteamericanos ya iban en busca de las Filipinas. No regresaran a Iwo Jima hasta ocho meses más tarde. Ocho meses durante los cuales el general Tadamachi Kuribayashi entró en la isla, llevando consigo 17.500 soldados, así como casi 6.000 hombres del personal naval. Convirtió Iwo Jima en una poderosa fortaleza, reforzada con casamatas, fuertes defensas subterráneas, complicados túneles. Derramó hombres sobre la isla hasta que Iwo Jima no pudo recibir más.

(Muchos de los jefes militares de Japón declararon luego que la guerra habría terminado antes si los norteamericanos hubiesen

atacado Iwo Jima en Julio de 1944, en lugar da esperar tanto para hacerlo. Para esos hombres, la invasión de las Filipinas constituyó una operación vasta y costosa, muy exitosa para los norteamericanos, pero una campaña insignificante, que hizo muy poco para apresurar la derrota que ya estaba a la vista.

(La tan esperada invasión se produjo por último el 13 de febrero de 1945, en la forma de una estupenda reunión de fuerzas militares. Según la Armada de Estados Unidos, esa fuerza de invasión requirió un total de 495 barcos, incluídos diecisiete portaaviones. La información oficial del gobierno norteamericano dijo, además, que contra Iwo Jima se empleó la increíble cantidad de 1.170 cazas y bombarderos.

(Un total de 75.144 combatientes norteamericanos participaron en la batalla más enconada de toda la guerra, en su intento de tomar la isla. De ellos, los norteamericanos contaron 5.324 hombres muertos, así como 16.000 heridos. La isla no fue declarada segura hasta el 16 de marzo, en que resultaron muertos los últimos defensores japoneses).

Después de varias falsas alarmas de invasión, nos asombró un mensaje de Yokosuka. El comando de Yokosuka nos informaba que todos los oficiales de estado mayor y todos los pilotos debían regresar a Japón, por aviones correo que ya viajaban hacia nosotros.

El inesperado indulto llenó de júbilo a los aviadores. Estábamos dispuestos a morir luchando en tierra... ¡y ahora nos ofrecían de nuevo la vida!. Dejamos caer nuestras armas y corrimos a la pista principal, para unirnos a los mecánicos y otro personal de tierra para rellenar los cientos de cráteres que salpicaban la pista.

No esperábamos un milagro de esa naturaleza, y por lo tanto no habíamos hecho intento alguno de reparar el aeródromo después de la catástrofe del 4 de julio. Yo me encontraba entre los aviadores convertidos en culíes y encaré mi trabajo con afiebrada decisión. No todos los hombres quedaron satisfechos, por supuesto. Estaban quienes debían quedarse. Las cuadrillas de mantenimiento, así como la guarnición del ejército. Ni uno solo de ellos pronunció una palabra para oponerse a la decisión de dejarlos, pero sus expresiones indicaban con claridad su envidia y. como era de esperar, en muchos casos su resentimiento.

Ya avanzada esa tarde, aterrizó el primero de los aviones correo. Eran bombarderos anticuados, que llegaron volando muy bajo, sobre el agua, para no ser detectados por el radar de los barcos norteamericanos que podían estar merodeando por la zona. Yokosuka no corría riesgos. Por cierto que fue una suerte para nosotros que no aparecieran cazas norteamericanos durante el aterrizaje y partida de los correos. Siete bombarderos bimotores llegaron para llevarase a los hombres elegidos para volver a Japón.

Aún allí, se respetó rígidamente el sistema de castas militar. Ni siquiera nuestro estado desesperado pudo hacer olvidar siglos enteros de tradición. Cada evacuado entró en un bombardero según el orden de su rango. No se tuvo en cuenta ningún otro factor.

Mi grupo de once suboficiales y enganchados quedó en la isla. Había tantos oficiales de rango superior delante de nosotros, que ya no quedaba sitio. Miramos, aturdidos, cuando el último avión se lanzó al aire y enfiló hacia Japón.

Al día siguiente volvió un solo avión, para recogernos. Contemplé boquiabierto, con incredulidad, la ruina volante que se tambaleaba en la pista. No sólo el avión era anticuado, sino que estaba tan necesitado de reparaciones, que parecía imposible que volara. El aparato apenas había logrado llegar a Iwo. Con once de nosotros a bordo, traqueteó y se bamboleó peligrosamente por la pista. No pudo alcanzar la velocidad de vuelo, y el piloto carreteó de vuelta, con un motor escupiendo y vomitando nubes de humo.

Los mecánicos trabajaron en silencio durante dos horas para reparar el motar en mal estado. Las dos horas fueron como semanas para nosotros. No hacíamos mas que mirar el cielo, temerosos de que los Hellcat surgieran del azul para rocíar de trazadoras el vetusto avión cansado. Un solo caza podía condenarnos a quedarnos en la isla.

Los mecánicos terminaron por fin, y el motor funcionó con tanta suavidad como se lo permitieron sus maltrechas piezas. La tripulación de tierra parecía tan desolada cuando trepamos a bordo, que me volví y les grité:

-¡Volveremos! ¡Y pronto, con nuevos cazas!.

Nos saludaron agitando la mano, temerosos de abrigar esperanzas. Ninguno de ellos soñaba siquiera que durante ocho meses el enemigo haría caso omiso de Iwo.

Hacía apenas diez minutos que nos encontrábamos en el aire, cuando el avión se sacudió con violencia. Una fuerte vibración nos hizo castañetear los dientes. Miré por la ventanilla. El motor derecho, que vibraba y se sacudía locamente en su anclaje. ¿Cóno haría esa increíble montaña de chatarra vieja para llevarnos a todos a Japón, a lo largo de 1.000 kilómetros?.

El copiloto, un joven de unos veinte años, atravesó la cabina.

-¿Oficial Sakai? Señor, ¿puede venir adelante, a ayudarnos? -Estaba pálido, y temblaba casi tanto como el avión.

Tuve la respuesta casi antes de que terminara de hablar.

-Vuelvan -dije con sequedad-. Con ese motor, nunca llegaremos a Japón. Tendrán que regresar para hacer reparaciones.

La tripulación me obedeció en el acto. De regreso a Iwo,

tuoso. Aparentemente, era un problema de bujías. Insertamos otras nuevas y partimos una vez más.

El bombardero voló rumbo a Japón. Pero nuestras preocupaciones estaban lejos de haber terminado. Una hora y media después nos hallábamos en medio de una violenta tormenta. Láminas de agua martillearon pesadamente sobre la ruina volante. El avión dejaba pasar el agua como una criba El copiloto me buscó de nuevo y me preguntó si podía pasar adelante.

El piloto era muy poco mayor... veintidós, como mucho.

-¿Señor? ¿.Debemos intentar subir por encima del banco de nubes, o volamos por debajo de él?

-Pase por debajo -ordené.

La tormenta continuó sin descanso, y en ocasión nos encerró en una visibilidad cero. Era casi tan espantosa como la que había afrontado unos días antes, cuando trataba de encontrar la fuerza especial norteamericana frente a Saipán. El bombardero resbalaba fuertemente, se hundía y se elevaba en corrientes de aire asesinas. Bajamos más y más, hasta que el piloto voló rozando las espumosas aguas.

Gotas de sudor le caían por el rostro. Estaba siendo presa del pánico. Desesperado, volvió su pálido rostro hacia mí y baló, quejumbroso:

-Señor, ¿dónde estamos ahora?

Esa era la pregunta más tonta que jamás había oído de boca de un piloto. Quedé mudo de asombro durante unos segundos.

-¡Salga de ese asiento! ¡Yo me encargaré! -grité. No perdió tiempo en abandonar el asiento y entregarme los controles.

Fue un vuelo al tanteo durante todo el trayecto. Volé a ciegas durante otros noventa minutos, pilotando el torpe aparato a través del viento y la lluvia. Y entonces apareció a la vista la visión familiar de la bahía de Tokio.

Gritos de júbilo estremecieron al bombardero, lanzados por la tripulación y los pasajeros.

Aterrizamos en la Base de Bombarderos de Kisarazu, frente a Yokosuka, al otro lado de la bahía. Paseé la mirada por el amplio aeródromo. ¡Japón!. ¡Estaba de vuelta en casa!. ¡En mi tierra!. Tuve la la convicción tantas veces, de que jamás volvería a ver mi país... ¡Qué diferencia respecto a Iwo Jima, a pocas horas de vuelo de allí...!

Para mí y para los otros diez hombres que habían salido del Hades volcánico dejado atrás, el agua pura y dulce de Japón nos pareció la cosa más deseable del mundo, un agua que no tenía el sabor horrible, arenoso, del agua de lluvia recogida en Iwo. Cada uno de nosotros corrió a través del aeródromo, hacia una tubería abierta junto a la torre de control. Abrimos el grifo y dejamos que corriera el fresco líquido. Bebí y bebí, disfrutando inmensamente con la sensación y el sabor del agua que me corría por la garganta y por el cuerpo.

Pero Iwo Jima seguía estando demasiado cerca, a mis espaldas. Muto y yo debimos haber pensado lo mismo a la vez, porque de pronto no pudimos seguir bebiendo. Los dos pensamos en nuestros amigos muertos allí, unos días antes, por las bombas que llovían sobre la isla, escupiendo polvo volcánico y gritándonos en su agonía: "¡Agua! ¡Agua!", pidiéndola cuando no la había.

CAPITULO 29

Un mes después de mi regreso a Yokosuka fui ascendido al rango de subteniente. Era un récord en la Armada.

Varios hombres que murieron en el ataque del submarino enano contra Pearl Harbor, recibieron ascensos dobles y fueron elevados al rango de oficiales diez años después de alistarse. Pero su ascenso se ajustó más a la tradición, ya que los ascensos fueron póstumos. Yo fui el primer enganchado japonés que logró su memorable jerarquía de oficial regular -en vida-, en un período de once años.

A Muto y a mí se nos destinó al Ala Aérea de Yokosuka. No se nos mandaría de vuelta a Iwo Jima; tan aguda era la escasez de pilotos y aviones, que el alto mando se vio obligado a dejar la isla sin protección aérea durante muchos meses.

Resultaba claramente evidente que las Filipinas estaban destinadas a ser invadidas ahora, y un torrente de aviones y pilotos apuntaló a nuestras fuerzas en las islas. Despedimos al comandante Nakajima cuando partió a su nuevo puesto en Cebú.

Mi nuevo puesto incluía un bienvenido cambio respecto a las desastrosas palizas que habíamos sufrido en Iwo Jima. Además de mis obligaciones de adiestrar a nuevos aviadores, me convertí en piloto de prueba.

El alto mando había ordenado la producción en masa de nuevos cazas que reemplazaran al Zero. Ni el más obstinado oficial de estado

mayor podía negar que el otrora poderoso Zero había perdido su aguijón, que los nuevos cazas del enemigo nos superaban con creces en el aire. En las Marianas y en otros combates mar-aire, el Hellcat F6F de Grumman había establecido con claridad su superioridad en casi todos los planos de su comportamiento.

Del Pacífico Sur llegaban inquietantes informes sobre nuevos modelos del Lightning P-38 de Lockheed, muy perfeccionados respecto al primer P-38 que entró en comhate a finales de 1942. Con nuevos motores, el Lightning había ganado mucho en comportamiento general. Cuando el enorme caza entraba en combale individual, la superior capacidad de maniobra del Zero otorgaba a nuestros pilotos excelentes oportunidades. De lo contrario, la gran velocidad del Lightning, su sensacional rendimiento a gran altura, y en especial su capacidad para picar y subir a mayor velocidad que el Zero, representaban problemas insuperables para nuestros aviadores. Pues los pilotos de los P-38, que volaban a grandes alturas, elegían cuándo y dónde querían combatir... con resultados desastrosos para nuestros hombres.

No menos inquietante era el Corsair, un poderoso caza de la Armada norteamericana, con alas de gaviota, que operaba casi siempre desde bases terrestres. Aunque el Corsair no era tan maniobrable como el Hellcat, tenía mayor velocidad que el Zero, y una tremenda velocidad de picada.

Nuestros pilotos del ejército en Birmania informaban haber encontrado otro nuevo avión enemigo, el Mustang P-51, que superaba al Zero en una escala aún mayor. Los Mustang hicieron su presentación en combate como escoltas de los bombarderos cuatrimotores Liberator, en noviembre de 1943, y el comportamiento de los nuevos modelos fue sencillamente asombroso. Los pilotos del ejército que volaban en el Hayabusa (Oscar) fueron superados siempre en velocidad y capacidad de combate por el esbelto avión norteamericano.

Y a todos nos resultó demasiado evidente que no estábamos en modo alguno preparados para las grandes Superfortalezas que atacaron primero en Kiushu, desde sus aeródromos en China. Los ligeros cazas del ejército que interceptaban a esos aviones eran lamentablemente ineficaces contra los veloces bombarderos, fuertemente armados y blindados. Si el B-17 había sido un oponente formidable, el B-29 era insuperable.

Ahora que las Marianas se encontraban en manos de los norteamericanos, y que eran convertidas rápidamente en grandes aeródromos, todo Japón esperaba grandes ataques de los B-29.

Los planes defensivos adoptados por el alto mando llegaron demasiado tarde, y fueron también inadecuados. La mayoría de nuestros cazas eran Zeros, bien adaptados a nuestras tácticas ofensivas, al comienzo de la guerra, pero virtualmente inútiles contra los B-29. La mayor parte de nuestros pilotos de bombarderos volaban todavía en el Mitsubishi Betty, ya demasiado viejo, demasiado lento, y que tenía la desdichada característica de estallar violentamente en llamas bajo el fuego enemigo.

La pérdida de Saipán proporcionó el ímpetu necesario para eliminar las telas de araña de nuestros planes. El alto mando pidió a gritos nuevos aviones, diseñados especialmente para superar los defectos del Zero.

Comencé a probar dos nuevos cazas en septiembre. El Shiden (Relámpago, en japonés), conocido por el enemigo por su nombre en código, George, fue diseñado como interceptor para superar en capacidad combativa al Hellcat. Carecía de la autonomía del Zero y era más pesado, pero poseía una gran velocidad y cuatro cañones de 20 mm. Daba seguridad a los pilotos gracias a su blindaje y su excelente estructura. Lo encontré asombrosamente maniobrable para su considerable peso; tenía esa flexibilidad, en parte, gracias a un sistema automático de alerones.

Por desgracia, las características de vuelo del Shiden eran traicioneras, y exigían la presencia de un piloto experimentado. Muchos hombres con poco tiempo detrás de los mandos de cazas, no quedaron con vida para llevar el Shiden al combate. Se mataron en sus vuelos de familiarización.

El Raiden (Centella, en japonés), llamado Jack, por los norteamericanos, fue diseñado específicamente para combatir contra bombarderos pesados como el B-29. Su rendimiento era excelente para ese fin, y muchos de nuestros pilotos comparaban el avión con el gran caza Focke-Wulf FW-190 de Alemania. Cuatro cañones de 20 mm daban al Raiden una excelente potencia contra un bombardero, y su capacidad para volar a más de 650 kilómetros por hora -velocidad extraordinaria en esos días- superaba los problemas del Zero en ese

aspecto. Aún con sus cañones y su grueso blindaje de acero, el Raiden podía superar al Zero en capacidad de ascensión.

Era adecuado para el ataque contra bombarderos, pero, como el Shiden, exigía una gran destreza a sus pilotos. un excesivo énfasis puesto en la velocidad y el armamento hacía que el avión fuese lento en las maniobras acrobáticas. Comparado con el Zero en ese sentido, volaba como un camión. Tuvimos pérdidas tremendas en los adiestramientos. Más tarde, cuando los Hellcat y los Mustang merodeaban sobre Japón propiamente dicho, los pilotos de los Raiden que se enfrentaban a los cazas enemigos descubrieron, demasiado tarde, la incapacidad del aparato para la maniobra.

Peor aún, la producción de esos nuevos modelos fue penosamente lenta. A pesar de las órdenes del alto mando, el viejo Zero siguió siendo nuestro caza preferido.

La tarea de piloto de prueba me dio la oportunidad de volver a visitar a mi familia. Salí de Yokosuka un domingo de mañana, temprano, para viajar a la casa de mi tío, y atravesé Tokio.

La ciudad se había deteriorado aún más, durante mi ausencia. Aunque no se habían producido bombardeos desde el ataque de Doolittle, de 1942, la ciudad parecía sucia y sin vida. La mayoría de las tiendas estaban cerradas, sus escaparates vacíos. La explicación a eso era clara. No había mercancías que vender, y los dueños estaban ausentes, trabajando en fábricas de material bélico. Las pocas tiendas que continuaban abiertas no se parecían para nada a los coloridos y bien provistos establecimientos que conocí otrora. Se exhibían pocas mercancías, que en su mayor parte, eran toscos sustitutos. El bloqueo aliado a Japón oprimía fuertemente el vientre de la nación.

Pasé ante muchas cuadrillas de demolición oficiales que derribaban grandes tramos de edificios y casas particulares. Cientos de hombres echaban abajo y demolían edificios para crear amplios sectores incombustibles en el corazón de la ciudad, adelantándose a los bombardeos que todo Japón temía. Las familias expulsadas de sus casas formaban grupitos en las calles, y miraban con rostro compungido mientras las cuadrillas de trabajadores hacían trizas sus hogares.

Yo ya había visto otros bombardeos. Para mí, el trabajo de de-

molición no era más que un lastimoso intento, un esfuerzo inútil, que serviría de muy poco contra masas de bombas incendiarias. Las casas de madera de Tokio y los edificios comerciales arderían como cajas de cerillas.

La mayoría de los hombres que vi en las calles usaban monos o vestimentas civiles de tiempos de guerra, acertados según los moldes de los uniformes militares. No vi a una sola mujer que usara ropas de domingo, los alegres quimonos de los tiempos de preguerra. Por el contrario, iban vestidas con pantalones negros, los tristes e indescriptibles Monpe, pantalones de quimono, abolsados y tristes.

Había largas filas de mujeres y niños en casi todas las esquinas, que arrastraban pacientemente los pies mientras esperaban sus raciones. La escasez de alimentos sanos resultaba evidente. Las caras estaban pálidas y macilentas, testimonio elocuente de la escasa comida que se imponía a los civiles.

Tokio estaba deprimentemente enferma, y me faltó tiempo para salir de la ciudad. No todo había cambiado. En las esquinas, las radios continuaban hiriendo los oídos, trompeteaban canciones de guerra y anunciaban falsas victorias. Los carteles manchaban las fachadas de los edificios en todas partes de la ciudad, exhortaban a la gente a una mayor producción, a soportar todas las penurias hasta que Japón ganara la guerra.

Me sentí molesto. Jamás había soñado que vería tan abyecta desdicha pintada en el semblante de mi pueblo.

Esperé varios minutos ante la puerta de la casa de mi tío. Alguien tocaba el piano. No podía ser más que Hatsuyo, Escuché durante un rato: era la primera vez en muchos meses que oía música.

La música se detuvo cuando golpeé a la puerta. Oí que Hatsuyo corría a abrir.

Su sonrisa fue como un rayo de sol.

- ¡Saburo! ¡Oh, qué magnífico se te ve! -exclamó- Me miró durante varios instantes-. Todos rezamos para que volvieras. Saburo -dijo en voz baja-, hemos sido muy afortunados. Aquí estás de nuevo, bien, y convertido en oficial.

La casa familiar era la misma. Seguía siendo un hogar para mí, más acogedora que ninguna otra debido a la presencia de Hatsuyo.

-Estás hermosa -le dije-, eres la cosa más bella que veo desde hace largos meses. ¿Pero por qué estás tan emperifollada?. Se te ve radiante -me asombré. Llevaba puesto un quimono de muy buen gusto, cada una de cuyas líneas se destacaba, nítida y pefecta, en su esbelto cuerpo.

Rió.

-¡Saburo, aveces eres un tonto!. ¿No sabes que ésta es una ocasión especial?. He guardado pacientemente este vestido, esperándote, esperando a usarlo para cuando recibiese a un oficial recién nombrado. -Sonrio.- Mira: ¿ves estas mangas?. Debo disculparme por el quimono, primo. -Las mangas habían sido cortadas hasta la mitad de su largo-. El gobierno nos ordenó que cortásemos las largas mangas de danza -exclamó, alegre, revoloteando por la habitación, con los brazos extendidos hacia adelante-. ¿No sabes -susurró con fingida seriedad- que las mangas de los quimonos de baile no casan bien con las emergencias?.

Le sonreí.

-Hatsuyo, ¿dónde están todos? -pregunté- ¿No está la familia en casa?.

Meneó la cabeza.

-Sólo yo me encuentro aquí para darte la bienvenida. Saburo. Mi padre estará ausente el resto del día. Se ha presentado como voluntario para tareas de defensa, y recibe su adiestramiento de repaso en el Cuerpo de Reservistas del Ejército, en un colegio cercano. Esta noche, - trabajará horas extra en su fábrica.

El rostro se le ensombreció.

-Mamá también ha salido, Saburo. Trata de comprar algo para ti en... en el mercado negro. ¡Tiene grandes deseos de ofrecerte algo especial como bienvenida!.

Miré a Hatsuyo. Si pescaban a mi tía, se vería en serios problemas con la policía.

-¿Por qué ha hecho eso? -exclame- ¿No sabe lo que puede sucederle?.

-Lo sé, lo sé, Saburo. ¡Pero ansiaba tanto hacer más agradable tu recibimiento!.

Meneé la cabeza.

-Bueno, esperemos que todo salga bien. Habría debido decirle,

cuando llamé, que hoy ninguno de los hombres visita un hogar de civiles sin llevar sus propios alimentos, -Le mostré mi caja de almuerzo, así como los regalos que había adquirido en la Proveeduría de Yokosuka.

Hatsuyo se sintió turbada. Normalmente no se llevan a casa, como regalo, las cosas necesarias para el cuarto de baño.

-Gracias, Saburo -se ruborizó-. Los tiempos no son normales, y yo... Gracias.

Cambió de tema con rapidez.

-Ven aquí y siéntate, Saburo. Cuéntame todo lo que ocurrió desde la última vea que te vimos. ¿Qué pasó en Iwo Jima?. No oímos nada por la radio, aparte de que hubo una batalla terrible en Saipán.

Balbuceé, torpe. Teníamos órdenes estrictas de no hablar de lo sucedido en Iwo Jima. La catástrofe sufrida por nuestras fuerzas estaba clasificada como secreto máximo, y nadie, aparte de los militares, sabía qué había sucedido en realidad.

Cambié de tema, y hablé con excitación sobre los nuevos interceptores que había probado en vuelo.

-Si contamos con esos nuevos cazas en cantidad suficiente, es posible que hagamos refluir la marea -dijo-. Tienen una maravillosa velocidad, y sus cuatro cañones deberían bastar para destruír a cualquier avión en vuelo. -No era exactamente así, me di cuenta. Si las cosas seguían así en los campos de adiestramiento, con los aspirantes a piloto estrellándose todos los días, nos quedarían muy pocos de los nuevos aviones para lanzarnos al aire, cuando llegase la hora del combate.

Pasó media hora mientras hablábamos de todo, menos del tema que más me interesaba. Lanzaba miradas de soslayo a Hatsuyo, estudiaba su perfil, observaba su manera de hablar, la forma en que le brillaban los ojos cuando se emocionaba, la forma en que movía los brazos, su garbo para caminar, la manera en que se le arrugaban las mejillas cuando sonreía.

Hablé con ella, pero hablaba sin prestar atención a las palabras. Estaba enamorado de ella, quería hablarle de lo que sentía, gritar las palabras contenidas. Hacía más de dos meses, cuando parecía que me encontraba apenas a unos minutos de la eternidad, cuando Iwo Jima se alejaba en el horizonte y percibí una visión de Hatsuyo.

juré que, si por algún milagro quedaba con vida, le haría saber mis sentimientos.

¡Y ahora... no podía!. Nada había cambiado. Seguía siendo piloto, aunque hubiese llegado al rango de oficial. Sabía que volvería a volar en combate, y los Zeros llameantes que había visto caer ante los cañones de los Hellcat eran una impresión ígnea en mi mente. Sabía que las posibilidades estaban en contra mía, y que la próxima vez que entrase en combate, podría ser uno de esos hombres que se precipitaban a tierra, sin control, quemados vivos.

Ella me interrumpió de pronto.

-Saburo - dijo en voz baja-, ¿sabías que Fujiko-san se ha casado?.

No lo sabía.

-Después de que todo terminase -continuó-, Fujiko-san se casó con un piloto. Un aviador. Como tú -agregó, desafiante.

Estuve a punto de hablar, pero ella continuó.-

-Saburo, ¿por qué no te has casado aún? Ya no eres un jovencito, ¿sabes?. Tienes veintisiete años, has llegado a ser alguien. Ahora eres un oficial. Deberías tomar esposa.

-¡Pero te digo, Hatsuyo, que no conozco a ninguna mujer que me guste tanto! -protesté.

-¿No amabas a Fujiko-san?.

No supe qué decir, Se hizo entre nosotros un silencio incómodo. Hatsuyo cruzó la habitación y encendió la radio, sintonizándola en la hora sinfónica de la tarde La música alivió la incomodidad del momento.

Volvió y se sentó otra vezjunto a mí.

-Bien -sonrió-, tal vez, Saburo, deberíamos recomendarte alguna joven que fuera más de tu gusto.

Hatsuyo me estaba haciendo sentir incómodo. Se negaba a apartar la vista, y me miraba directamente a los ojos. Me sentí aturdido, y estuve a punto de hablar, pero sólo logré tartamudear.

Me puse de pie con rapidez y fui hacia la ventana, donde miré hacia afuera, Las hermosas flores habían desaparecido. Vi que las reemplazaban algunas hortalizas.

-Hay muchas mujeres tan hermosas como Fujiko-san, Saburo -dijo Hatsuyo. Me había seguido, y ahora estaba casi directamente detrás de mí.

-¡Hatsuyo! -grité, y me volví-. No quiero volver a hablar de eso: ¡Por favor! -Mi estallido la sobresaltó,- Hemos hablado de esto muchas veces. Los hechos no han cambiado. Soy aviador, ¿no lo entiendes?. ¡Cada vez que subo al aire existe la posibilidad de que no vuelva!. ¡Todas la veces!. Tarde o temprano tendrá que ocurrir. ¡Tarde o temprano!.

Me sentía incómodo e inquieto. ¿Por qué tenía que volver a hablar de matrimonio?. Me odié por la forma en que le hablaba. Me odié por no decirle lo que sentía.

-Hoy no existe un solo piloto que no espere morir, Hatsuyo, -expliqué-. Nuestra buena suerte se ha acabado. La destreza nada tiene que ver con eso. Es...

-Hablas como un niño, Saburo. -Los ojos le llamearon de cólera. Habló en voz tan baja, que apenas pude escucharla,- Parloteas y parloteas, y no sabes nada de lo que dices. No conoces el corazón de una mujer.

Levantó los brazos, exasperada.

-Hablas de volar, de morir, Saburo. No hablas de otra cosa. ¡No hablas de vivir!.

Se alejó a zancadas, apagó la radio con un movimiento de ira. Me quedé clavado en el sitio, sin poder pronunciar una sola palabra. Por fin, recuperé el habla.

-Hatsuyo, yo... No sé, Tal vez. sí... ¿Es culpa mía, puedo evitar que estemos en guerra? -exclamé-. ¿Por qué siempre hablas asi?.

-A mí me basta con verte aquí, en esta casa -continué-. Quiero... oh, no sé -balbuceé-. Lo único que quiero saber, lo único que deseo, es que tengas una vida larga y feliz.

Dejó caer las manos sobre el teclado y se giró.

-¡No quiero tener una larga vida!. ¿De qué sirve vivir mucho y... y... -se llevó la mano al corazón- estar vacía aquí?. Ninguno de nosotros, aquí, en casa -y tampoco un aviador-, puede vivir eternamente. ¿No entiendes eso, Saburo?.

Su furia me sobresaltó.

-Una mujer es dichosa -habló en un susurro-, sólo cuando vive con el hombre a quien ama. Aunque... aunque sea por pocos días, no más.

Se volvió, amargada y descargó su ira sobre el piano. Quedé anonadado, sin saber qué hacer o decir.

CAPITULO 30

El 27 de octubre, diez días después de que las primeras tropas norteamericanas desembarcaran en las Filipinas, el Cuartel General Imperial, emitió este histórico comunicado.

"La Unidad Shikishima del Cuerpo de Ataque Especial Kamikaze, a las 10.45 horas del 25 de octubre de 1944, tuvo éxito en un ataque por sorpresa contra la fuerza especial enemiga, que incluía cuatro portaaviones, a treinta millas náuticas al nordeste de Suluán, islas Filipinas. Dos aviones de Ataque Especial se clavaron juntos en un portaaviones enemigo, provocando grandes incendios y explosiones, y tal vez, hundiéndolo. Un tercer avión se precipitó sobre un crucero, causando una tremenda explosión, que hundió el barco inmediatamente después."

Ese fue el atronador comienzo de los kamikazes. La primera misión suicida fue encabezada por el teniente S. G. Yukio Seki, quien voló al frente de cinco cazas Zero, cada uno con una bomba de 250 kilos. Seki era un piloto de bombarderos, con menos de 300 horas de vuelo; los otros cuatro pilotos no habían estado en el aire más horas que él. Pero de esos cinco, un solo avión erró el blanco en la picada mortal.

Cuatro cazas Zero escoltaron a los cinco aviones portadores de bombas. Más tarde descubrí que el Jefe de vuelo del grupo de escolta había sido mi amigo Hiroyoshi Nishizawa, para entonces suboficial.

Nishizawa eludió diestramente la interceptación por más de veinte Hellcat merodeadores, y llevó sus nueve aviones a través de furiosas tormentas, hasta llegar a la flota enemiga.

Después de las picadas de los cinco aviones kamikaze, Nishizawa regresó con su vuelo a su base de Mobalacat, en Cebú, e informó que su misión había tenido un notable éxito.

En toda la Armada, los pilotos hablaron de ese ataque sin precedentes Y se había llevado a cabo con tan brillantes resultados, en contraste con nuestras desastrosas pérdidas en Iwo Jima. Como piloto de caza, nunca me sentí inclinado a aprobar misiones suicidas, pero resultaba imposible negar el tremendo golpe que se había asestado a la flota norteamericana de las Filipinas. Tuve que reconocer el hecho de que las picadas suicidas parecían ser el único medio de replicar contra las naves de guerra norteamericanas.

A partir de entonces, kamikaze se convirtió en una palabra corriente en nuestro idioma, en un término que adquirió un nuevo significado. Sabíamos que, cada vez que despegaban aviones kamikaze, nuestros hombres morirían. Muchos de ellos, ni siquiera llegaron a sus objetivos, volados en el cielo por los interceptores enemigos y por las increíbles murallas de fuego antiaéreo levantadas por los barcos.

Pero siempre estaban los que conseguían pasar, que se desplomaban del cielo como espíritus vengadores, a veces con las alas arrancadas, otras, envueltos en llamas. Uno tras otro, en ocasiones en parejas, a menudo en grupos de seis, diez y dieciséis, despegaban rugiendo de sus pistas por última vez, y enfilaban hacia sus objetivos.

Los kamikazes nos dieron una fuerza nueva tremenda. Su eficacia resultaba evidente en la cantidad de barcos de guerra y transportes enemigos, otrora inviolables para nuestros ataques, seguros detrás de su anonadadora potencia de fuego, y ahora resonantes con el rugido del combustible en llamas, del estallido de las bombas, de los aullidos de los hombres. Los kamikazes desgarraban los portaaviones de proa a popa, hundían más de lo que todas nuestras armas combinadas habían podido destruir. Abrían en canal a cruceros y destructores, y cobraban un terrible tributo.

Al enemigo le parecía que nuestros hombres se suicidaban. Desperdiciaban su vida inútilmente. Tal vez, ni los norteamericanos ni

nadie en el mundo occidental, lo entenderán nunca; nuestros hombres no consideraban que estuviesen derrochando sus vidas. Por el contrario, los pilotos kamikaze se presentaban en masa, como voluntarios, para sus misiones solamente de ida.

¡Eso no era suicidio!. Esos hombres, jóvenes y viejos, no morían en vano. Todos los aviones que caían atronando sobre un barco de guerra enemigo eran un golpe asestado en nombre de nuestro país. Cada bomba que un kamikaze introducía en los tanques de combustible de un portaaviones gigantesco significaba muchos más enemigos muertos, muchos más aviones que jamás bombardearían y ametrallarían nuestro suelo.

Esos hombres tenían fe. Creían en Japón, en lanzar un golpe, por Japón, con sus vidas. Era poco precio a pagar, un hombre, tal vez, contra la vida de cientos o miles. Nuestro país ya no contaba con los medios necesarios para basar su fuerza en tácticas convencionales. Ya no poseíamos ese poderío nacional. Y un hombre, cualquiera de esos, que entregaba su alma, no moría, Entregaba su vida a los que quedaban.

Pero una vez más, fue demasiado poco y demasiado tarde. Ni el estupendo tributo cobrado por los kamikaze pudo detener el tremendo poderío acumulado por los norteamericanos. Eran demasiado poderosos, demasiado numerosos, estaban demasiado avanzados. Había demasiados barcos, aviones, cañones y hombres.

Tal vez nuestros hombres que volaban por última vez se daban cuenta de ello. Resulta difícil creer que muchos de los que volaban en los kamikazes no reconocieran lo desesperado de la situación de Japón en la guerra.

No retrocedieron, no vacilaron, Volaron en sus aviones cargados de bombas, y murieron por su país.

Hubo otros acontecimientos de consecuencias más ominosas para nuestro pueblo.

Uno de los grandes B-29 apareció sobre Tokio, por primera vez, el 1 de noviembre de 1944, en vuelo a Japón desde las nuevas bases de Saipán. El momento más temido por la gente de la capital, estaba al alcance de la mano, pues resultaba evidente que el tremendo bombardero era apenas un avión de reconocimiento, que allanaba el camino para otros que lo seguirían en un futuro cercano. Las

Superfortalezas volaron despacio sobre Tokio, y los cazas del Ejército y la Armada subieron frenéticamente para interceptar al incursor. No lograron acercarse lo suficiente para hacer un solo disparo.

El 5 de noviembre, y otra vez, el 7, varios B-29 aislados de Saipán visitaron Japón. Por segunda y tercera vez, los cazas subieron al aire y se esforzaron en vano por llegar a la gran altura en que volaban los B-29. El alto mando farfulló, colérico, y maldijo a los pilotos por ser tan torpes e ineptos en el aire.

-¡Un avión! -vociferaron-. ¡Un solo avión, y no podemos hacer nada!.

No entendían las dificultades que existían para interceptar a las Superfortalezas a esa altura. Primero, nuestros cazas no tenían la capacidad de ascensión que les permitiera llegar a más de 10.000 metros en los pocos minutos disponibles entre el momento en que se recibía la alarma y el instante en que los bombarderos se alejaban. Aunque hubiesen podido trepar esos diez kilómetros, los pilotos dudaban de su capacidad para combatir contra los B-29, que tenían una velocidad asombrosa.

En diciembre llegaron los golpes largamente esperados. Tokio, Osaka, Nagoya, Yokohama y las otras grandes ciudades de nuestro país se tambalearon bajo el ataque terrible de oleadas de bombarderos. Éstos buscaron en especial lás fábricas de aviones, y devastaron una tras otra. Por lo general, la producción de nuevos cazas se redujo casi al mínimo. Resultaba cada vez más difícil encontrar repuestos.

La historia de las terribles incursiones de bombardeo contra las más grandes ciudades de Japón ha quedado documentada hasta el mínimo detalle. Es una historia que el mundo conoce muy bien.

Las Superfortalezas llegaban de noche, y la mayoría de los pilotos permanecían, impotentes, en tierra, maldiciendo la falta de cazas para vuelo nocturno, la falta de adiestramiento para el combate nocturno. Aparte de unos pocos cazas, que no hacían otra cosa que molestar a los incursores nocturnos, los aviones enemigos sólo eran hostigados por el fuego antiaéreo.

Perdíamos en todas partes. En todos lados nos veíamos obligados a retroceder. Nuestras unidades aéreas eran despedazadas, sus aviones caían en grandes cantidades. Los pilotos no morían de uno en uno

o de dos en dos, sino por decenas. A mediados de enero había desaparecido nuestra capacidad para defender las Filipinas. Literalmente, los aviones de guerra japoneses de las islas ya no existían... o bien habían sido derribados en el aire por los cazas norteamericanos a los cuales se enfrentaron, o bien quedaron destruídos en los ataques kamikaze, que continuaron hasta que ya no quedaban más aviones.

Ahora ya no nos preocupaban las islas, sino la defensa del propio territorio patrio. Sabíamos que los B-29, aún con su terrible poder para incendiar y destruír ciudades enteras, no eran la última palabra. Llegarían más aviones, otros tipos de aviones.

El 20 de junio, la Armada Imperial organizó una nueva ala de cazas -la última de la guerra- en Matsuyama, en la isla Shikoku. Cuando me trasladé a la nueva base aérea, encontré al comandante Nakajima destinado al ala como su camandante delegado. Había huído de las Filipinas con cincuenta pilotos de caza, para ayudar a constituir el nuevo grupo. No se trataba de un ala corriente de cazas. Nuestro comandante de ala era el capitán Minoru Genda. considerado uno de los más brillantes estrategas navales que Japón hubiese producido nunca.

Nakajima era el único hombre a quien conocía personalmente. Cuando se presentó la oportunidad, pasé por su oficina para hablar respecto a los bombres con quienes había combatido en el pasado. Fue él quien me conmocionó con la noticia de la muerte de Nishizawa.

-Se perdió -dijo Nakajima- en circunstancias deplorables, el 26 de octubre, al día siguiente de su primer ataque kamikaze contra las naves de guerra norteamericanas.

-Nishizawa se presentó como voluntario para la misión kamikaze al segundo día, después de volver con su vuelo de escolta de los cinco primeros aviones que picaron sobre la flota enemiga. Me dijo que estaba convencido de que moriría muy pronto. Fue extraño -caviló Nakajima-, pero Nishizawa insistió en que tenia una premonición. Sentía que viviría apenas unos pocos días.

-No quise dejar que fuera. Un piloto tan brillante, tiene más valor para su país detrás de los mandos de un avión de caza, que picando sobre un portaaviones, como suplicó que se le permitiera hacer.

Nakajima describió el vuelo de Nishizawa, armado con una

bomba de 250 kilos y tripulado por el piloto aeronaval de primera Tomisaku Katsumata. Por lo menos Nishizawa contó con la ventaja de saber que su avión había cumplido con la misión. Katsumata se clavó directamente en la cubierta de un portaaviones norteamericano frente a Surigao, e hizo estallar los tanques de combustible de los aviones que esperaban para despegar, convirtió el portaaviones en un enorme horno.

Ese mismo día Nishizawa despegó en un viejo transporte DC-3, no armado, para ir con varios otros pilotos al aeródromo Clark, donde podrían recoger algunos cazas Zero. El transporte partió temprano, en la mañana del 26 de octubre, de Mabalacat. Jamás se volvió a oír hablar de él.

-Sólo pudo haber pasado una cosa -reflexionó Nakajima-. Su avión debió haber sido atrapado por los Hellcat que operaban en la zona. Sin armas y volando en un transporte anticuado, no tenia la menor posibilidad. Lo más probable es que haya sido derribado sobre Cebú. Todavía me resulta difícil de creer, Saburo, que tan gran piloto tuviese que morir de esa manera, indefenso, incapaz de combatir...

No había nada que decir. De modo que también Nishizawa estaba muerto. El Diablo, el flagelo de los aviones enemigos en Lae y Rabaul, había seguido el mismo camino que Sasai y Ota y todos los demás.

-Si es posible, Nishizawa luchó con mayor intensidad aún en las Filipinas -dijo Nakajima-. ¡Ya no se preocupaba por computar sus victorias en el aire!.

Nishizawa era así. Nakajima creía que había derribado más de 100 aviones enemigos en combate aéreo. No cabía duda, para Nakajima, para mí o para ningún otro que lo hubiese conocido y hubiera combatido con él, que Nishizawa era el más grande as de Japón, un piloto de destreza y capacidad sin parangón. ¡Y había muerto volando en un avión de transporte, sin armamento!. La noticia de su muerte me afectó de forma extraña. Volví a mi alojamiento y tomé papel y una estilográfica. "Por lo menos, pensé, no moriré sin decirle primero a Hatsuyo lo que anhelo decir, lo que me parece que también ella quiere saber."

"Se me ha destinada a tareas de combate -escribí-. Desde

este momento lucharemos contra las que parecen ser desventajas abrumadoras. Hoy oí decir que mi amigo más íntimo, Hiroyoshi Nishizawa, murió en las Filipinas. Nishizawa era el más grande piloto que haya conocido nuestro país. Siento que si él encontró su fin, entonces yo, con la desventaja de la pérdida de un ojo, lo seguiré muy pronto, sin duda alguna.

"Es posible que esta carta sea la última que jamás te escriba. No puedo decirlo, Hatsuyo. Pero no puedo esperar más tiempo para decirte lo que hace mucho tiempo deseo comunicarte.

"La última vez que hablamos me dijiste que no entendía el corazón de una mujer. Te equivocabas, Hatsuyo. Estabas muy equivocada.

"¿Recuerdas nuestros días de la infancia?. Fueron tiempos maravillosos, llenos de diversión y risas. Tú y yo vivíamos como hermanos, y ya entonces el cariño del uno por el otro era fuerte".

"Lo que hace tiempo quería decirte, Hatsuyo, es que en mi corazón eres la persona más querida del mundo para mí. Ahora se que te he considerado mi único amor. Tal vez esté mal decirlo, quizá no sea la forma en que me gustaría decirlo, pera creo que siempre estuviste en mi corazón. No Lo sabía entonces como lo he sabido en estos últimos meses.

"Hace mucho que te amo, Hatsuyo, y que te amo profundamente. No te he dado ninguna señal externa de ello, aunque eso fue para mí lo mis difícil de mi vida: ocultarte mis verdaderos sentimientos. Ahora te amo, ¡He esperado tanto tiempo para decirte estas palabras!. La guerra ha creado una gran barrera entre nosotros. Me doy cuenta de que jamás mostré mis sentimientos, que este amor que siento por tí ha sido ahogado y mantenido encerrado.

"A fin de cuentas, somos primos. Tal vez sea mejor para nosotros que el matrimonio se encuentre fuera de nuestro alcance. Pero ahora he dicho lo que era necesario, Sólo ruego una cosa, mi amor. Que vivas mucho tiempo, y que la dicha sea tuya para siempre."

A la mañana siguiente comenzó nuestro adiestramiento de combate en serio. Los pilotos gritaron de alborozo cuando vieron las decenas de relucientes cazas nuevos que descendieron sobre el aeródromo... el Shiden, el avión que yo había probado no hacía mucho.

¡Los hombres enloquecieron de júbilo cuando despegaron los cazas!. ¡Velocidad!. ¡Cuatro cañones!. ¡Blindaje!. ¡Tremendo poder de ascensión!. ¡Velocidad de picada!. ¡Maniobrabilidad!.

Y todo estaba ahí, en un caza. Ese ya no era el Zero, superado en casi todos los aspectos por el Hellcat. Los pilotos no podían esperar a volver al aire, querían conocer hasta la última posibilidad que poseían sus aviones, todo lo que podían hacer. Su fibra moral se elevó a nuevas alturas. "¡Que vengan los Hellcat!", gritaban. Volvían a estar sedientos de sangre.

La mayoría de los aviadores de la nueva ala eran veteranos de muchas batallas. Entre ellos había ases. Éramos a élite de todas las unidades de cazas de la Armada Imperial, y por eso se nos proporcionaron los nuevos aviones. A pesar de la imperiosa necesidad de voluntarios en las unidades de kamikazes, esos hombres, juntos, eran la más poderosa arma aérea que había producido Japón, y el comandante Nakajima rechazó todos los pedidos de traslado a las operaciones de kamikazes.

Habían pasado más de diez días sin una respuesta a mi carta a Hatsuyo. No podía entender por qué no me contestaba. Nada podía hacer, no me era posible dejar que el sentimiento me impidiese cumplir con mis deseos, especialmente ahora. A los doce días de envíar la carta, me encontraba disertando ante los nuevos pilotos sobre las técnicas del combate individual. Cuando terminó la clase, un ordenanza se me acercó para informarme de que dos visitantes esperaban para verme. Fui en el acto a la sala de espera.

Encontré a Hatsuyo y su madre aguardándome. En cuanto entré, Hatsuyo se levantó de su silla.

-He venido, Saburo -dijo en voz baja- He venido para ser tu esposa.

Me quedé helado, clavado al suelo, enmudecido.

-Si estás dispuesto a morir, Saburo, entonces lo mismo digo. Si nos son concedidas sólo semanas o días, los tendremos juntos. Esa es la voluntad de Dios para nosotros.

-¡Hatsuyo! -exclamé. Era imposible. ¡No podía ser cierto!. ¡Era demasiado maravilloso para que me sucediera a mí!.

Habló mi tía.

-Saburo, no hay motivos para que tú y Hatsuyo no os caséis.

El hecho de que seáis primos no tiene por qué ser un obstáculo. Los dos estáis mental y físicamente sanos. El deseo de mi hija -y el mío- esque ese matrimonio se realice.

Me sentí delirante de alegría. Pero antes de que pudiéramos continuar con los planes para la boda, estaba de por medió la necesidad de escribir a mi madre para pedir su aprobación, por ser la mayor de la familia. Su carta ofrecía sus bendiciones, pero contenía la desdichada noticia de que no podría concurrir a la ceremonia. El sistema ferroviario de Kiushu había quedado destrozado, y no se transportaba a pasajero alguno. Pedía que mi tía se ocupara de todos los detalles necesarios.

Cuando llegué a Matsuyama, el presidente de una gran fábrica de aviones me ofreció una espaciosa habitación arriba, en su enorme casa. Me dijo que había seguido mis acciones de combate desde el momento en que derribé mi primer avión en China, y que deseaba que viviese con su familia. Decliné el ofrecimiento, no porque no quisiera aceptar su generosidad, sino por otro motivo muy distinto. Me pareció que sería injusto que disfrutase de las comodidades de una casa grande mientras los hombres con quienes volaba vivían en sucios cuarteles.

Pero ahora necesitaba una vivienda para Hatsuyo y para mí. Un tanto turbado, informé al comandante Nakajima de mis planes matrimoniales. Esbozó una amplia sonrisa y marcó el número del presidente de la compañía. Debía mudarme allí en cuanto se concretase el matrimonio, dijo, y cortó. Nakajima estaba enterado del generoso ofrecimiento, y se negó a aceptar objeciones.

Hatsuyo y yo nos casamos la noche del 11 de febrero de 1945, el Día de la Fundación de nuestro país. Fue una modesta ceremonia, a la cual sólo concurrieron mi tía y la familia del presidente de la compañía. Los planes para la asistencia de los pilotos del ala fueron modificados en último momento, cuando a primera hora de la noche hubo una alarma de incursión aérea. Los otros hombres se mantuvieron junto a sus aparatos, preparados para volar, mientras se llevaba a cabo el matrimonio. No habíamos previsto que nuestra música de bodas sería el escalofríante chillido de cientos de sirenas de alarma antiaérea.

Después de la ceremonia, Hatsuyo y yo caminamos juntos, en

medio del apagón, hasta una capilla sintoísta. Allí nos arrodillamos e informamos a Dios de nuestro casamiento.

Por supuesto, dadas las cirscunstancias no había que pensar siquiera en una luna de miel. El domingo siguiente invitamos a una recepción a los cincuenta pilotos del ala. Habían reído mucho con mi relato de la "Marcha de las Sirenas" de la noche de la ceremonia. La recepción compensó con mucho la falta de festejos de nuestra noche de bodas. Muchos de los pilotos llevaron consigo sus propios instrumentos, guitarras y acordeones, y, un poco tarde, ejecutaron para nosotros una alegre marcha nupcial. Yo era el hombre más dichoso del mundo. Los pilotos comentaban, una y otra vez, sobre la belleza de mi esposa. Fue una noche maravillosa, espléndida.

Mi tía tenía una sorpresa para todos. Había recorrido las provincias más alejadas, y de alguna manera, se las arregló para comprar alimentos adicionales para la ocasión. Los cincuenta hombres se precipitaron sobre la comida con energía. La fiesta continuó hasta muy avanzada la noche. Todos los hombres se reunieron en un gran grupo y cantaron para nosotros una canción tras otra. Hatsuyo dirigió el coro con el piano, y los hombres, con sus instrumentos, se apiñaron alrededor de ella para formar una orquesta improvisada.

Esas fueron las horas más felices que hubiera conocido. Estaba ebrio de dicha. Todo lo que había ocurrido hasta ese momento parecía carecer de importancia, era insignificante en comparación con la asombrosa alegría y el júbilo que ahora hacían presa de mí.

No podía dejar de mirar a Hatsuyo. Ella era un sueño hecho realidad, una princesa de cuentos de hada, radiante, bella. Era mi esposa.

CAPITULO 31

En marzo de 1945, por primera y única vez en su historia, la Armada japonesa se apartó de su regla de "no hay precedentes". al anunciar una citación especial para dos pilotos navales de cazas. Sólo la crítica situación militar pudo haber influído sobre nuestro estado mayor imperial para llevarlo a hacer semejante cosa. Las menciones otorgadas al piloto aeronaval de primera Shoichi Sugita y a mí, los dos integrantes del Ala de Matsuyama, estaban destinadas a fortalecer la debilitada fibra moral de muchos pilotos.

Sugita, de veinticuatro años, era un brillante aviador, Gran parte de su actividad de combate la llevó a cabo en Truk y en las Filipinas, y en ella declaró haber derribado un total de 120 aviones hasta el 20 de enero, fecha en que volvió a Japón.

Pero la cifra parece exceder en considerable proporción el número real de sus victorias aéreas, que yo, por mi parte, creo que fueron unos ochenta aviones derribados. Sugita admitió ante mí que muchas de sus victorias eran dudosas y no habían sido confirmadas, ya que las circunstancias de las batallas hacían imposible una verificación exacta. La mayoría de los combates se produjeron cuando Sugita luchaba a la defensiva contra oponentes superiores en número, y cuando no podía tomarse el tiempo necesario para ver si un avión se estrellaba realmente, se incendiaba en el aire, se desintegraba o era abandonado por su piloto. El hecho de que no

lleváramos cámaras sincronizadas con el armamento era un obstáculo para el hombre que carecía de pruebas concretas de que su blanco había quedado destruído.

Cuando una nación está ganando una guerra, se toman todas las medidas para una doble verificación de todas nuestras afirmaciones relacionadas con los combates aéreos, como lo hicimos durante nuestras fáciles conquistas en el Callejón de Moresby. Pero cuando la situación se deterioró y se convirtió en una serie de batallas defensivas contra un enemigo superior, la precisión sufrió invariablemente. Nadie, empero, podía discutir la capacidad de Sugita en el aire. Después de verlo en combate, me sentí tan impresionado, que pensé que se le podía considerar el igual de un as como Nishizawa, nada menos.

Súbita demostró su soberbia destreza, de forma espectacular, el 19 de marzo, cuando el Ala de Matsuyama interceptó cazas enemigos, de portaaviones, durante un ataque en masa contra la gran base naval de Kure. Antes de ese ataque aéreo, Japón propiamente dicho, había sido atacado varias veces por aparatos basados en portaaviones, y casi sin oposición.

Las cosas eran ahora distintas, aunque los pilotos norteamericanos no pensaban lo mismo. Los operadores de radio de Matsuyama escuchaban las conversaciones de los pilotos enemigos, cuando llegaban desde el sur. Cualquiera habría creído que se encontraban a miles de kilómetros de un combate inminente, pues discutían abiertamente sus formaciones y sus altitudes de ataque.

Todos Los cazas disponibles en Matsuyama -cuarenta aviones- despegaron en el acto. Los Shiden, a punto de recibir su bautismo de fuego en nuestra ala, volaron en amplios círculos por encima de la altura mantenida por las formaciones enemigas. Sesenta pilotos, yo entre ellos, nos quedamos en tierra a causa de la escasez de aviones en condiciones de funcionar. Tuve una excelente visión desde la torre de control, en la cual apunté mis binoculares hacia los aviones.

La batalla estalló en el momento en que los Hellcat se pusieron al alcance. Dos vuelos de Shiden cayeron aullando desde 450 metros por encima de los Grumman. Sugita se precipitó como una piedra. Salió de su picada, barrenó contra un Hellcat y lanzó una andanada. Los cuatro cañones demostraron su eficacia de forma dramática.

Estallaron llamas en el motor del caza, cuando cayó en enloquecidos giros, fuera de control. Sugita se apartó en un tonel y salió detrás de un segundo Hellcat, lanzando sus balas de cañón contra el fuselaje y la carlinga. El Grumman resbaló y se precipitó hacia el océano. Un tercer caza se lanzó contra el Shiden. Sugita no le dio oportunidad alguna. Su caza trepó, se ladeó sobre un ala y viró en un hermoso giro en picada. El Hellcat se desintegró en el aire.

El caza de Sugita se alejó, en dirección al centro del combate. Fue una batalla espectacular. Todos los hombres que se encontraban en tierra vitorearon y gritaron cuando cayó un Hellcat tras otro. Esta vez todo era distinto... ¡Esta vez los Hellcat luchaban por su vida!. Resultó evidente que la aparición de los cazas Shiden, mucho más veloces que los Hellcat, dueños de mayor velocidad de ascensión y mayor potencia de fuego, y tripulados por algunos de los mejores pilotos de Japón, tomó por sorpresa a los aviadores enemigos.

Una hora más tarde, un jubiloso Sugita volvía al aeródromo y entonaba las alabanzas de su nuevo avión. Declaró cuatro cazas derribados -cosa confirmada por los otros pilotos-, así como otros tres probables. Sugita no podía dejar de hablar del Shiden; sólo su falta de municiones, dijo, le impidió derribar más aviones.

El Ala de Matsuyama fue la única chispa de esperanza de toda la jornada. En ningún otro punto de Japón pudieron nuestros pilotos anotarse una victoria. Por cierto que los Hellcat habían arrasado con todo el resto de la oposición, y nuestras victorias parecían ser las únicas pérdidas sufridas por los norteamericanos. Más tarde recibimos copias de un informe norteamericano acerca de la batalla aérea, que registraba un considerable asombro en cuanto a la elevada aptitud del caza Shiden. Los pilotos norteamericanos se sentían sacudidos ante la capacidad del nuevo avión para soportar enormes daños de las ametralladoras pesadas de los Hellcat.

Pero un mes más tarde, el desastre cayó sobre nuestra Ala. El más grande piloto todavía viviente en Japón, Soichi Sugita, resultó muerto. El Ala de Matsuyama se había trasladada a Kanoya, en Kiushu del sur, para enfrentarse a los aviones norteamericanos que apoyaban la invasión de Okinawa. El 17 de abril, formaciones en masa de cazas enemigos cayeron aullando sobre nuestro aeródromo sin previo aviso. Sólo pudimos entreverlos a unos 3.600 metros.

cuando bajaron atronadoramente. Nos sorprendieron desprevenidos. Aparentemente, los aviones enemigos, Corsair y Hellcats, volaban desde portaaviones que navegaban en aguas de Okinawa. En Kanoya no teníamos radares, y los cazas ya picaban, cuando sonaron las alarmas.

En el aeródromo, la bandera de orden de combate, "Despeguen y combatan", flameó al viento sobre el Puesto de Mando. Varios pilotos corrieron a sus aviones, pero el capitán Genda nos gritó que saliéramos del aeródromo y nos metiésemos en los refugios. Resultaba evidente que era demasiado tarde para intentar un despegue.

Sus órdenes no fueron escuchadas por Sugita, Shoji Matsumara y otro piloto. Los tres hombres habían visto a los cazas enemigos antes de que sonara la alarma, y corrían hacia sus aviones. En el momento en que los Corsair y los Hellcat bajaban chillando sobre el aeródromo, Sugita y sus hombres de ala, con Matsumara directamente detrás, carreteaban hacia la posición de despegue, Dos cazas enemigos descendieron por detrás, desde la derecha. El hombre de ala de Sugita fue el primero en ser atacado. El Shiden había separado apenas las ruedas del suelo cuando un Corsair le disparó una larga ráfaga. El Shiden se tambaleó bajo el impacto de las balas de seis ametralladoras pesadas, voló por el aire, ala sobre ala, y cayó al suelo con un tremendo estallido.

Otro caza cayó momentos más tarde, como un rayo. Las trazadoras hendieron el aire, Miré, horrorizado, mientras las balas se clavaban en la tierra, al avanzar a través de la pista, y llovían sobre el caza de Sugita, en pleno carreteo. Sugita no tuvo tiempo de realizar maniobras evasivas, con el avión todavía en tierra.

En un instante, las trazadoras encontraron los tanques de combustible del Shiden. y el caza estalló en una rugiente bola de fuego. El humo y las llamas envolvieron al caza aún en movimiento. No se vio movimiento alguno en la carlinga. No pude dar crédito a lo que veía. El más grande piloto de Japón, un as, moría ante mis ojos.

La destrucción del avión de Sugita salvó la vida a Matsumara. Las densas nubes de humo que brotaban del caza en llamas envolvieron al avión de éste, ocultándolo de los cazas enemigos. (Hoy Shoji Matsumara es piloto de cazas de reacción Sabre F-86 en la Nueva Fuerza Aérea de Japón. Terminó sus vuelos de guerra con

la destrucción de seis Hellcat y Corsair en los últimos días de combate.)

Fueron días terribles. Los más grandes ases de Japón, ya disminuídos en número por los cañones norteamericanos, cayeron uno tras otro. Dos meses después de la muerte de Sugita, Kinsuke Muto, el hombre que habia combatido conmigo en Iwo Jima, desapareció también. Muto se había anotado por lo menos treinta y cinco victorias en el aire. Los cuatro B-29 que se le reconocieron oficialmente son una indicación de su soberbia capacidad de vuelo y sus valerosas acciones en combate.

Muto había volado brillantemente en la primavera de 1945, cuando tenía su base en Yokosuka. El 26 de febrero remató un sensacional día en el aire atacando en un anticuado Zero a doce cazas Corsair, de portaaviones, que ametrallaban Tokio. Muto despegó de la base de cazas de Atsugi, y no perdió tiempo en precipitarse sobre la formación enemiga. Los asombrados pilotos se dispersaron ante el inesperado ataque de un solo Zero, y dos Corsair cayeron a tierra, envueltos en llamas, antes de que los aviadores norteamericanos pudieran volverse contra el avión de Muto. En una salvaje, increíble lucha que se desplazó de Atsugi hasta Yokosuka, Muto confundió a los pilotos enemigos con brillantes maniobras acrobáticas. A pesar de sus frenéticos esfuerzos, los Corsair no lograron mantener a Muto en sus miras el tiempo suficiente para derribar al Zero. Por medio de un constante ataque, Muto mantuvo a los Corsair alejados de él, mientras derribaba otros dos aparatos enemigos. Por último, ya sin municiones, se alejó de la batalla.

Cuatro meses más tarde estaba muerto. Se trasladó a Okinawa en junio, todavía pilotando el antiguo caza Zero. La última vez que se le vio atacaba a un bombardero Liberator cerca de Yaku Shima. Según describieron la batalla nuestros otros pilotos, Muto se acercó para disparar a bocajarro, y lanzó un chorro de fuego al bombardero cuatrimotor. No vio al Mustang que picó a tremenda velocidad sobre él, disparando una larga ráfaga que arrancó el ala derecha de su avión.

Apenas nos habíamos recuperado del golpe de la pérdida de Muto, cuando la muerte de otro de nuestros grandes ases conmocionó a todos los pilotos. El teniente Naoshí Kanno, del Ala de Kanoya,

encontró su fin cerca de Yaku Shima, en un caza envuelto en llamas del morro a la cola. Kanno era famoso por sus éxitos sin precedentes contra los B-17 en el Pacífico Sur, y contaba con no menos de una docena de Fortalezas entre sus cincuenta y dos victorias aéreas confirmadas. Fue el primer piloto en perfeccionar el ataque frontal con barreno y picada contra las Fortalezas, la misma pasada de fuego más tarde descubierta por la Luftwaffe como la más eficaz contra el poderoso B-17.

De modo que ahora, a la lista de Sasai, Ota, Nishizawa y otros, se agregaban más de nuestros grandes; Kanno, Muto y Sugita.

Y ahora yo -prohibido el permiso para volar en misiones de combate mientras estuviese en Matsuyama- era el as superviviente que dirigía a todos los demás pilotos. Mis peticiones de permiso para pilotar los Shiden en combate fueron rechazadas repetidas veces por el capitán Genda, quien al final nos ordenó, a Hatsuyo y a mi, que volásemos de nuevo a Yokosuka. En abril, irritado ante la orden de no subir al aire, regresé a mi antigua base.

CAPITULO 32

Nuestro regreso a Yokosuka implicó un fatigoso e insomne viaje de cuarenta horas en tren. Nos detuvimos unas dos decenas de veces pera quedar en las vías, en las afueras de distintas ciudades, que en esos momentos recibían un tremendo castigo de cazas, y bombarderos enemigos. La tensión del incómodo viaje producía su efecto sobre Hatsuyo, quien se veía fatigada por el avance intermitente del tren. Jamás se quejaba, sino que sonreía ante mis miradas preocupadas y me aseguraba, con un susurro cansado, que todo estaba bien.

Nos abrumaron las ruinas y los escombros chamuscados que encontraba nuestra vista cuando pasábamos por las distintas ciudades de nuestro trayecto. Vastas extensiones, a partir de cada una de las estaciones, se mostraban ennegrecidas y quemadas por las terribles bombas incendiarias, sembradas por los B-29. Cada una de esas ciudades, era un erial de cenizas. El viento levantaba el hollín y el polvo, y llenaba el aire con su asfixiante sustancia. Cada vez que salíamos de una ciudad lanzábamos un suspiro de alivio, sólo para encontrar, casi exactamente, la misma escena espeluznante, ante nuestros ojos, en la estación siguiente. Nuestro país estaba siendo pulverizado, y me resultaba evidente, como piloto, que podíamos hacer muy poco para impedir que la espantosa destrucción fuese en aumento.

Para nuestra sorpresa, la gran ciudad naval de Yokosuka se

hallaba intacta. Cosa extraña, los norteamericanos la habían perdonado, mientras que los B-29 incendiaban y arrasaban más de otras 140 ciudades provinciales, muchas de ellas de menor valor estratégico que ese bastión naval. Tal vez el hecho de que Yokosuka no albergase a ninguno de los gigantescos acorazados o portaaviones contribuyó a su inmunidad respecto a las bombas del enemigo. Sólo vi pequeñas lanchas a motor que atravesaban el gran puerto, en enloquecidas maniobras, realizando ejercicios especiales de adiestramiento. Las tripulaciones se preparaban para el día final, en que nuestro territorio sería invadido. Eran las contrapartidas de los aviones kamikaze. Cada lancha estaba atestada de explosivos de alto poder, y sus tripulaciones se precipitarían contra los transportes enemigos para destruírse junto a ellos. Una vez más, era preciso pagar un precio. ¿Pero cuántos hombres de un transporte o barco de guerra norteamericano resultarían muertos por dos o tres japoneses que estrellasen su embarcación contra los flancos de una nave enemiga?.

La Armada nos proporcionó una casita de tres habitaciones cerca del Aeródromo de Oppama, al norte de Yokosuka. Nuestra vida estaba lejos de ser fácil, y Hatsuyo hizo lo posible para transformar nuestras magras provisiones de alimentos en algo que se pareciera a comidas normales.

Los enormes almacenes de Yokosuka estaban virtualmente vacíos, despojados de todas sus mercancías por los militares. Las comidas, que se servían o los oficiales y a los enganchados ya no eran distintas; todas eran igualmente pobres y de pésimo sabor. Vivíamos, con un nivel de subsistencia mínino. Todos los centros de abastecimiento habían sido cerrados hacía tiempo por falta de provisiones.

La mayoría de las tiendas de la ciudad propiamente dicha estaban clausuradas desde hacía meses. Aunque había escapado a los bombardeos que destrozaron a otras ciudades. Yokosuka se encontraba muda y casi sin vida. Las pocas personas que se arrastraban por las calles parecían hambrientas y desoladas.

Y los B-29 seguían llegando en número cada vez, mayor, y llevando más y más bombas. Las incursiones que creíamos el colmo de la destrucción eran eclipsadas menos de veinticuatro horas más tarde por ataques imposibles de describir. Literalmente millones

de bombas incendiarias llovían del cielo, provocando incendios que la tierra jamás había presenciado.

Todo Japón resultó sacudido por un ataque aéreo sobre Tokio, que se produjo en la noche del 10 de marzo. Más de treinta kilómetros cuadrados de la ciudad quedaron desventrados a la mañana siguiente, convertidos en un fantástico desierto calcinado. Hubo informes que decían que más de 130.000 personas habían muerto en la llameante noche.

ceptar a los grandes bombarderos. No logró ni un fugaz momento de éxito en esa tarea. Después de una serie de costosos e inútiles intentos de detener la marea de Superfortalezas, el Ejercito se lamió las heridas y abandonó todas las tentativas de interceptación. Dejó el cielo a los B-29, y todos los aviones del Ejército fueron retirados del servicio activo. Los mecánicos se abalanzaron sobre los cazas y los bombarderos, y trabajaron para dejarlos en las mejores condiciones posibles, preparados para el día del ajuste de cuentas, en que se produjese la invasión norteamericana.

La responsabilidad de la defensa del país quedó por completo en manos de la Armada. Nuestros cazas subían todos los días para golpear a los B-29, y todos los días obteníamos escasísimos éxitos. Nuestros hombres hacían lo posible, pero eso no era suficiente contra las Superfortalezas. Desde Atsugi, cerca de Yokosuka, los cazas Raiden partían en vuelos de interceptación contra los B-29, que todos los días culminaban en salvajes combates. Durante un breve lapso, los cazas destruyeron el mito de la invencibilidad del B-19, y los cuatro cañones y la tremenda velocidad del Raiden hicieron crecer nuestras esperanzas de eliminar del cielo a varios B-29.

La respuesta, del enemigo consistió en enviar enjambres de Mustang sobre Japón, durante las incursiones a la luz del día. Los veloces cazas enemigos embistieron ferozmente a nuestros aviones y los diezmaron. Aunque los Raiden brillaban contra los B-29, resultaban impotentes contra el Mustang, más veloz y maniobrable. Casi todos los días nuestros nuevos cazas caían incendiados del cielo, con las alas arrancadas, los pilotos muertos.

De esta terrible matanza surgió un deslumbrante piloto, un hombre de soberbia capacidad de vuelo, el teniente Teimei Akamatsu,

tan distinto de los demás pilotos, como la noche del día. Fue el único piloto naval japonés que haya conocido que desafió con éxito casi todas las reglamentaciones de nuestros libros. Era el típico héroe fanfarrón de novela, de poderosa complexión física, alborotador y siempre alegre. Akamatsu había ingresado en la Armada casi diez años antes que yo, pero no logró los rápidos ascensos que codiciaban los demás pilotos. Por cierto que incluso se le postergó en varias ocasiones, y se le amenazó con una baja deshonrosa. Era incorregible, pero un genio en el aire, y la Armada no quería desprenderse de un hombre de su espectacular habilidad.

Akamatsu anonadaba a sus oficiales superiores con su conducta. En lugar de asistir a las conferencias de pilotos y de esperar en la línea de vuelo como los demás hombres, ¡tenía su propio sistema de alerta instalado en un burdel!. A menudo llegaba a la carrera a la base aérea en un coche antiguo, conduciendo como un demonio con una mano, bebiendo de una botella sostenida en la otra. Las sirenas aullaban una advertencia mientras se precipitaba desde su coche a su caza, ya calentado por los mecánicos. Despegaba en cuanto se cerraba la cubierta de la carlinga. En el aire era tan loco como en tierra, y era el único piloto que se había enfrentado con éxito a Mustangs y Hellcats en luchas individuales, y salido victorioso de ellas. Akamatsu derribó no menos de diez de esos excelentes aviones enemigos mientras pilotaba el Raiden, hazaña que la mayoría de los otros pilotos consideró imposible, Akamatsu tuvo la buena suerte de que por lo menos ocho de esas victorias fueron verificadas por otros aviadores.

Hasta hoy, nadie sabe cuántos aviones enemigos derribó Akamatsu en combate. Batalló continuamente durante más de seis años, iniciándose en China, donde se anotó varios cazas enemigos. Luego continuó combatiendo en casi todas las zonas del Pacífico, y a menudo, regresaba con el avión hecho trizas, sonriendo y gritando.

El propio Akamatsu no conocía el total de sus victorias. Cuando estaba bebido, golpeaba con el puño en la mesa y rugía que había volteado del aire por lo menos a 350 aviones aliados. Jamás se jactaba cuando estaba sobrio. Otros pilotos que habían combatido con él y logrado sobrevivir a lo largo de la guerra, corregían esa cifra a unos cincuenta.

Yo veía a menudo a Akamatsu cuando aterrizaba, en Oppama

porque no llegaba a Atsugi por la falta de combustible producida por las salvajes luchas aéreas. Resultaba alentador para todos los del aeródromo verlo bajar del avión, haciendo una higa en dirección a los agujeros de bala, siempre sonriente. Me gritaba y levantaba la mano con varios dedos extendidos, indicando la cantidad de aviones que había derribado ese día.

Más de una vez Akamatsu partió en un vuelo de cinco a ocho cazas y fue el único hombre del grupo que sobrevivió a las batallas. Los Mustang eran su presa favorita, y tenía un saludable respeto hacia el caza norteamericano. Maldecía a los oficiales que enviaban en el Raiden a pilotos novatos, casi no podían pilotar el avión, y no hablemos ya de combatir con él.

Akamatsu sobrevivió a la guerra. Hoy dirige un pequeño restaurante en Kochi, su pueblo natal, en la isla de Shikoku.

La base aérea de Oppama era principalmente un campo de prueba donde los pilotos hacían pasar sus pruebas de vuelo a los nuevos cazas.

Durante mucho tiempo no se me dio oportunidad de combatir, ya que el comandante de la base consideraba que mi larga experiencia sería valiosa para probar nuestros nuevos aviones. Pero me di cuenta de que los nuevos combates serían cosa de esperar un poco. Todos los hombres que podían volar, todos los aviones que eran capaces de subir al aire tambaleándose, serían lanzados contra la flota invasora,

En junio se me ordenó que me presentase en Nagoya para probar un nuevo avión de caza, el Reppu. Habían corrido rumores sobre el nuevo aparato, que indicaban que el Reppu era el avión más grande que jamás hubiese volado. Estaba ansioso por subir al aparato y ver si los rumores tenían fundamento. Un caza como ese sería una bendición para nosotros.

Todos los rumores eran ciertos. El Reppu era un avión sensacional, el más veloz que hubiese pilotado, Me quitó el aliento con su tremenda velocidad, y su capacidad de ascenso era asombrosa. Con un motor potente, una hélice de cuatro palas, el Reppu dejaba atrás todo lo que hubiese en el aire, japonés o norteamericano. Podía volar en círculo, en un ascenso, alrededor del Hellcat

o el Mustang, y los ingenieros me dijeron que podía combatir a más de 12.000 metros.

Por desgracia para nosotros, las fábricas Mitsubishi, que debían producir el Reppu, fueron hechas pedazos antes de que pudiera ponerse en marcha la producción. Sólo se produjeron siete aviones; el único modelo existente, pilotado por el enemigo después de la guerra, asombró a los pilotos norteamericanos con su fulmíneo rendimiento.

Antes de partir hacia Nagoya, Hatsuyo me hizo prometer que le compraría una pequeña daga. La ciudad era famosa por sus notables espadas y dagas, y mi esposa insistía en tener una hoja de los artesanos de allí. A mi regreso, Hatsuyo inspeccionó en silencio la reluciente hoja de acero, la tocó con cautela.

-Saburo, no es bastante afilada. -Me miró.- Mañana, en Oppama, ¿querrás darle al acero un buen filo?.

Su expresión seria me sobresaltó.

-¿Para qué diablos quieres una daga) -pregunté.

Me tomó las manos y me miró a los ojos.

-Eres mi vida, Saburo -dijo en voz baja-. Eres lo único que me importa en este mundo. Sólo puedo hacer una cosa, si mueres.

No dijo más, y no insistí. Al día siguiente afilé la hoja hasta que tuvo el filo de una navaja. Esa noche Hatsuyo, probó el acero cortando sin esfuerzo un suave papel de seda.

-Ahora está bien -dijo, y deslizó la daga bajo el cinturón de su quimono. No volvimos a hablar del asunto,

Después de nuestra partida de Matsuyama, Hatsuyo ya no tocaba el piano. Yo sabía que quería volver a tocar; tenía un maravilloso sentimiento por la música, y habría podido pasar las horas con mucha mayor facilidad, si hubiese tenido un piano que la ocupara durante los largos días. Declinó mi ofrecimiento de pedir prestado el instrumento que teníamos en el comedor de oficiales. Mientras todos estuviésemos combatiendo tan duramente, dijo, no era justo que ella disfrutase del placer de la música por su cuenta. Entendí su actitud. Todo Japón sentía una amargura que se elevaba incluso por encima del dolor y el horror de los bombardeos. La nación estaba siendo desgarrada. Sus ciudades yacían postradas y llameantes, como holladas por un pie gigantesco. Nadie tenía duda alguna de que el final estaba

próximo, de que la lucha se trasladaría, muy pronto a nuestro suelo. No cabía la posibilidad de la rendición. Combatiríamos hasta el último hombre.

El 6 de agosto, los informes sobre una vasta y terrible explosión en Hiroshima, confirmada más tarde como la de una bomba atómica, conmocionó a todos los pilotos de Oppama. La idea de que un solo avión pudiese infligir tanto daño resultaba abrumadora, y era demasiado grande para asimilarla enseguida.

y entonces llegó el martillazo de la invasión soviética de Manchuria, casi inmediatamente. Eso era más personal y más real, y mucho más devastador en sus consecuencias.

Después siguió la segunda bomba atómica, en Nagasaki. Mis pensamientos vacilaban ante la increíble devastación producida por los norteamericanos. Todo eso superaba los límites de la credibilidad, No podía ser cierto, pero lo era.

A las tres de la tarde del 13 de agosto, todos los oficiales de la base de Oppama fueron convocados de prisa a una reunión secreta en la oficina del comandante. Nuestro comandante estaba pálido y visiblemente conmovido. Casi no podía tenerse en pie, y apoyaba su peso contra su escritorio. Habló con voz débil, vacilante.

-Lo que voy a decirles es de la máxima importancia -comenzó-, y debe ser considerado como un secreto absoluto. Confío en que, por su integridad de oficiales de la Armada Imperial, guardarán estrictamenle esta información para sí.

-Japón -aquí la voz se le cortó- ha decidido aceptar las condiciones del enemigo. Aceptaremos la Declaración de Potsdam.

Nos dirigió una mirada vacía.

-Las órdenes de rendición pueden ser anunciadas en cualquier momento. Quiero que todos los oficiales colaboren conmigo a fondo. Es preciso mantener el orden en esta base. Puede que haya algunos exaltados que se nieguen a aceptar la orden de rendición. No podemos tolerar que nuestros hombres violen las condiciones que nuestro país acepte. Recuerden -y no lo olviden jamás:- las órdenes de Su Majestad están antes que ninguna otra cosa.

Si hubiese estallado una bomba entre nosotros, ni un solo hombre se habría movido. Quedamos clavados al suelo, incrédulos. Sabíamos que el final llegaría, pero no preveíamos eso. Los hombres sa-

lieron de la habitación con pasos lentos, aturdidos; muchos miraban hacia adelante, con mirada apagada, o al suelo. Algunos de los oficiales lloraban, otros maldecían.

Yo me sentí incapaz de pensar o hablar. Caminaba en medio de una bruma; crucé el aeródromo sin mirar a un lado o a otro. Quién sabe por qué, quería estar al lado de mi avión, y me apoyé débilmente contra el Zero.

Un muy buen amigo mío, el subteniente Jiro Kawachi, se acercó a mí. Durante varios minutos estuvimos uno al lado del otro, sin poder hablar.

Todo había terminado.

Habíamos perdido.

Japón estaba a punto de rendirse.

-Sakai. -Levanté la vista.- Saburo... esto... es ya casi el final -dijo Kawachi-. Nos queda muy poco tiempo. Hagamos otro vuelo juntos, un último vuelo.

Pateó el suelo, distraído, con el pie.

-No pedemos irnos así -protestó-. Tenemos que verter sangre una vez más.

Asentí. Tenia razón. Dijimos a los hombres de mantenimiento que llevaran a nuestros dos Zeros a la pista, preparados para el vuelo. Sabíamos que Las Superforlalezas bombardearían esa noche. El pronóstico meteorológico parecía prometedor, y habia tantos bombarderos en el cielo todas las noches, que era posible interceptar un B-29 casi en cualquier parte, Durante mucho tiempo habían volado sobre Oppama sin oposición, usando el aeródromo como mojón, No esperarían ningún caza.

Kawachi y yo mantuvimos nuestros planes estrictamente en secreto, ni siquiera los comunicamos a los demás pilotos. Después de inspeccionar nuestros cazas, fuimos hasta la torre y nos sentamos a esperar. Pasaran varias horas sin que intercambiáramos una sola palabra. Estábamos hundidos en nuestros pensamientos, a partir de los recuerdos de los largos años transcurridos desde China.

Pasó la tarde y continuamos sentados, casi invisibles en la oscuridad. Poco después de medianoche la radio de la torre farfulló:

-Alerta. Alerta. Una formación de B-29 se acerca ahora a la zona Yokosuka-Tokio.

Nos pusimos de pie de un salto y entramos a la carrera al aeródromo, en dirección a nuestros aviones. La base aérea estaba sumida en la oscuridad, no se veía una sola luz. Las estrellas proyectaban apenas la claridad suficiente para permitirnos ver por dónde caminábamos. Cuando llegamos a los Zeros, descubrimos que no éramos los únicos pilotos decididos a subir para una última misión. Por lo menos otros ocho cazas estaban alineados en el borde de la pista, cargados de combustible y armados.

Temí que con un solo ojo no pudiese ver bien de noche, en el aire, y pedí a Kawachi que me guiase para despegar. Partimos en el acto, sin más conversaciones. Sabíamos que en cualquier momento el comandante podía enterarse de nuestros planes y ordenar que los aviones quedasen en tierra. En cuanto estuvimos en el aire, me acerqué al caza de Kawachi y ocupé una posición junto a su ala. Otros ocho Zeros estaban en el aire con nosotros, formados en dos vuelos, detrás de nuestros aviones. Subimos y volamos en circulo, a 3.000 metros, sobre la Bahía de Tokio.

El caza de Kawachi se ladeó bruscamente y se apartó hacia el este. Volé con él, y los otros dos vuelos nos siguieron de cerca.

Durante unos momentos no vi otros aviones en el aire. Y entonces el cañón de Kawachi comenzó a disparar, y distinguí al enorme bombardero que volaba hacia el norte. Ahora lo tenía con claridad en mi mira. Me acerqué casi al costado del avión de Kawachi y abrí fuego. Ahora cada uno de nosotros tenía cuatro cañones, y necesitaríamos todas las armas contra el tremendo avión. ¡Nunca había visto nada tan gigantesco!. Cuando viré después de completar mi pasada de fuego, vi que los otros ocho cazas atacaban a la Superfortaleza. Parecían diminutos mosquitos arremolinados en torno a un tremendo toro. ¿Cómo podíamos abrigar la esperanza de derribar un avión de dimensiones tan increíbles?.

Ataqué de nuevo, subí y disparé contra la parte inferior del B-29. La réplica fue terrible. Las trazadoras hendieron el aire desde las múltiples torretas del B-29, y sentí que el Zero se estremecía varias veces cuando los artilleros enemigos encontraron su blanco. Hicimos caso omiso de las armas del bombardero e insistimos en el ataque. La Superfortaleza viró y enfiló hacia el sur. Aparentemente, habíamos dañado al avión, y ahora volaba a casa. Los otros ocho

cazas ya estaban muy lejos de nosotros, y dude de que pudiéramos seguir al bombardero. Poseía una velocidad notable, y era ciertamente más rápido que los Zeros que había pilotado en Lae.

Pero Kawachi no tenía intención de perder al enorme avión en la oscuridad. Se introdujo dentro del amplio viraje del B-29. y me condujo hacia abajo, a un ataque en picada, Esta vez tuvimos un blanco claro, y Kawachi y yo mantuvimos oprimidos los disparadores, y vimos que las trazadoras y las bombas destrozaban el vidrio del morro del bombardero. ¡Lo teníamos!. De pronto, la velocidad de la Superfortaleza se redujo, y el piloto dejó caer el avión en una larga picada. Dimos la vuelta en un viraje cerrado, y disparamos sin cesar, en ráfagas cortas, acribillando el avión tullido con balas de cañón.

El gran bombardero descendió con rapidez. No vi fuego ni humo. No existían daños visibles, pero el avión continuó perdiendo altitud de forma constante, cayendo hacia el océano. Seguimos al avión que huía. De pronto, la isla Oshima surgió de la oscuridad. Nos encontrábamos a ochenta millas al sur de Yokosuka.

Salimos de nuestras picadas y subimos a 450 metros. Un volcán de la isla se elevaba a 300 metros por encima del agua, y no podíamos

bilmente el bombardero mientras caía. De pronto se zambulló con un chapuzón de blanca espuma en el océano, a varias millas de la costa norte de Oshima. El B-29 desapareció bajo la superficie en menos de un minuto.

De vuelta en el aeródromo, nos enteramos de que por lo menos tres ciudades habían sido desventradas por la noche. Los incendios continuaban aún feroces, incontrolados, extendiéndose ante el viento.

La guerra terminaría menos de doce horas después. Meneé la cabeza, acongojado.

El comandante se mostró visiblemente enfurecido por nuestro vuelo, pero nos ahorró su cólera.

-Supongo que no puedo censurarlos -dijo-, pero no es posible que haya ninguna, repetición de lo que ha ocurrido esta noche. A partir de este momento, todos los aviones se quedaran en tierra.

Me dijo que Atsugi era escenario de enloquecidos motines, que en el aeródromo se había producido casi una rebelión. Esa era la base de cazas Raiden donde se hallaban acantonados Akamatsu y

otros pilotos, hombres que no podían aceptar la idea de una rendición, que trataron de llevar sus aviones al aire. Perdieron la cabeza y desafiaron a los oficiales; juraron que se negarían a aceptar la rendición, que lucharían hasta el último, aliento. Se llevaron refuerzos; sólo varios días después de la rendición, se restableció una semblanza de orden.

La destrucción del bombardero enemigo se mantuvo en secreto durante varios años, y nuestro vuelo de esa noche no quedó registrado. Y por supuesto, ningún piloto reclamó para sí la destrucción del B-29. Esta es mi primera revelación respecto a esa batalla. No sentimos alborozo por haber derribado el tremendo bombardero. Nada importaba, salvo que estábamos rindiendo nuestra nación, nuestro pueblo, nuestros hogares, al enemigo.

Dormí de forma intermitente, en una mesa del comedor, hasta el alba. La base aérea era un caos, Muchos de los pilotos estaban borrachos, gritaban y maldecían, enloquecidos.

Otros hombres parecían aturdidos, como en shock, cuando llegó la histórica mañana del 15 de agosto de 1945. La guerra había terminado. Ya no más. En todas las oficinas, oficiales de alto rango quemaban documentos y archivos. Los hombres caminaban de un lado a otro, atontados, o se sentaban en el suelo, afuera.

Exactamente al mediodía, el emperador en persona leyó la orden de rendición a nuestras fuerzas armadas, dondequiera estuviesen. Los 2.000 hombres de Oppama se mantuvieron rígidos, en posición de firmes, en el aeródromo. La mayoría de nosotros no habíamos escuchado jamás la voz del emperador. Muchos de los hombres lloraban sin tapujos.

De pronto recordé... ¡La noche anterior no había estado en casa!. ¡Hatsuyo!, ¿Que pensaría?. Si escuchaba las palabras del emperador, creería que yo había muerto, y...

No escuché más; salí corriendo de la habitación. No había coches. Tomé una bicicleta y pedaleé frenéticamente hacia mi casita. Llegué en pocos minutos. Salté de la bicicleta antes de que dejase de moverse, Abrí la puerta con violencia y la llamé a gritos. Hatsuyo salió corriendo de la habitación y se precipitó en mis brazos, sollozando. Durante varios minutos estuvimos fuertemente abrazados, incapaces de hablar.

Al rato levantó la cabeza.

-¿Estás... estás bien, Saburo? -susurró. Asentí.

-Oh, mi dulzura -exclamó-. Lloré como una niña cuando me enteré, Todo ha terminado, ¿verdad?. La lucha, todos los bombardeos... ¿ha terminado?

Asentí lentamente.

-¡No me importa nada, Saburo, no me importa!. Ganaste todas tus batallas, querido mío, aunque hayamos perdido.

Una luz se asomó a sus ojos mientras me miraba.

-¡Nunca... no tendrás que volver a combatir! -musitó-. Todo acabó ya. ¡Nunca, nunca más!.

Retrocedió de pronto y sacó la daga de su cinturón.

-¡No volveré a necesitarla jamás! -gritó, y arrojó al suelo el reluciente acero.

La daga tintineó a través de la habitación y se detuvo en un rincón.